

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA DE MAESTRÍA EN CIENCIAS CONTABLES



TESIS

**POLÍTICAS TRIBUTARIAS COMO HERRAMIENTA DE
CONTROL PARA DISMINUIR EL DAÑO AMBIENTAL
EN EL PERÚ.**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN
AUDITORÍA Y CONTROL**

**C.P.C. CRUZ ORDINOLA KARLA MARGARITA
EJECUTOR**

**DR. C.P.C. GERARDO GOMEZ JACINTO
PATROCINADOR**

**LINEA DE INVESTIGACION:
AUDITORIA ECOLOGICA**

**PIURA - PERÚ
2019**

TESIS

APROBADA EN CONTENIDO Y ESTILO POR:

PRESIDENTE

SECRETARIO

VOCAL

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA DE MAESTRIA EN CIENCIAS CONTABLES



TESIS

**POLÍTICAS TRIBUTARIAS COMO HERRAMIENTA DE
CONTROL PARA DISMINUIR EL DAÑO AMBIENTAL
EN EL PERÚ**

**LOS SUSCRITOS DECLARAMOS QUE EL PRESENTE TRABAJO DE
TESIS ES ORIGINAL EN SU CONTENIDO Y FORMA**

C.P.C. KARLA MARGARITA CRUZ ORDINOLA

DR. GERARDO GÓMEZ JACINTO

EJECUTOR

ASESOR

ESCUELA DE POSGRADO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA

ACTA DE SUSTENTACIÓN

MAESTRÍA EN CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS

Los Miembros del Jurado Calificador que suscriben, reunidos para la sustentación de la Tesis, para optar el Grado Académico de Maestro en **CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS CON MENCIÓN EN AUDITORIA Y CONTROL**. Presentada por:

CRUZ ORDINOLA - KARLA MARGARITA

Con el asesoramiento del DR GERARDO GÓMEZ JACINTO, denominada:

“POLÍTICAS TRIBUTARIAS COMO HERRAMIENTA DE CONTROL PARA DISMINUIR EL DAÑO AMBIENTAL EN EL PERU”

Oídas las respuestas y absueltas las observaciones formuladas, se declara:

APROBADO				DESAPROBADO
Excelente	Sobresaliente	Bueno	Aceptable	
_____	<u>X</u>	_____	_____	_____

En consecuencia, previa aprobación del Art.º 83, del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, queda en condiciones de ser calificada **APTA** para obtener el Grado Académico de **MAESTRO EN CIENCIAS CONTABLES Y FINANCIERAS CON MENCIÓN EN AUDITORÍA Y CONTROL**. De conformidad con lo estipulado en la ley.

PIURA, VIERNES 14 DE JUNIO DEL 2019.

DR. ELBERTH GARCIA PANTA
PRESIDENTE

DR. JOSE VENTURA RAMIREZ RAMAYCUNA
SECRETARIO

MAG. GERMAN DAVID CARNERO LAZO
VOCAL

DEDICATORIA

**DEDICO LA PRESENTE
INVESTIGACIÓN A MIS PADRES:
SIGIFREDO Y MARGARITA, POR SU
EJEMPLO DE AMOR, BIENESTAR Y
PERSEVERANCIA; A MI ESPOSO:
ESTEBAN, POR SU APOYO
INCONDICIONAL Y A MIS HIJAS:
SOFÍA Y ALESSANDRA, POR SER MI
MOTOR Y MOTIVO.**

AGRADECIMIENTO A:

DIOS POR SER MI GUÍA.

**LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE
PIURA, POR BRINDARME SU SABER
CIENTÍFICO.**

**MI ASESOR: DR. GERARDO GÓMEZ
JACINTO, POR SU INTERÉS EN EL
DESARROLLO DE LA PRESENTE
TESIS.**

RESUMEN

La presente investigación tuvo como principal objetivo la “Aplicación de políticas tributarias como herramienta de control para disminuir el daño ambiental en el Perú”, para ello se basó en una metodología de diseño no experimental ya que se observa el fenómeno tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos. La población de estudio estuvo compuesta por 3297 personas (Abogados especialistas en derecho penal y ambiental) y la muestra ($n = 185$).

Con ello se busca, la creación de un tributo medio ambiental para proteger el medio ambiente, con la finalidad de tener una calidad de vida adecuada pues para ello se tiene que tomar en cuenta el daño que se genera en la comisión del delito de contaminación y esto se hará a través de la fiscalización del aporte tributario y el crecimiento del País en recaudación, en donde se tendrá por destino la realización de acciones que compensen los intereses afectados o que contribuyan a cumplir los objetivos constitucionales respecto del ambiente y los recursos naturales, teniendo como objetivo principal la aplicación de políticas tributarias como herramienta de control para disminuir el daño ambiental en el Perú, buscando cumplir los objetivos constitucionales respecto del ambiente y los recursos naturales.

Palabras claves: tributo, delitos ambientales, fiscalización, contaminación ambiental.

SUMMARY

The main objective of this research was the "Application of tax policies as a control tool to reduce environmental damage in Peru", for which it was based on a non-experimental design methodology since the phenomenon is observed as they occur in its natural context to later analyze them. The study population consisted of 3297 people (specialized lawyers in criminal and environmental law) and the sample ($n = 185$).

The aim is to create an environmental tribute to protect the environment, in order to have an adequate quality of life, since the damage that is generated in the commission of the crime of pollution must be taken into account. This will be done through the tax assessment and the growth of the country in collection, where it will be destined to carry out actions that compensate the interests affected or that contribute to fulfill the constitutional objectives with respect to the environment and natural resources, having as main objective the application of tax policies as a control tool to reduce environmental damage in Peru, seeking to meet the constitutional objectives regarding the environment and natural resources.

Keywords: tribute, environmental crimes, control, environmental polluti

INDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	5
AGRADECIMIENTO A:.....	6
RESUMEN.....	7
INTRODUCCIÓN.....	13
CAPITULO I.....	15
ASPECTOS DE LA PROBLEMÁTICA	15
1.1. Realidad problemática.....	15
1.2. Problemas Medioambientales.	18
1.3. Planteamiento del problema.....	20
1.4. La formulación del problema de investigación.....	22
1.5. La justificación e importancia de la Investigación.	22
1.6. Objetivos:	23
1.6.1. Objetivo general.	23
1.6.2. Objetivos específicos.....	24
1.7. La Hipótesis.	24
CAPITULO II MARCO TEORICO	25
2.1. Antecedentes	25
2.2. Bases Teóricas relacionadas a la investigación	27
2.2.1. Derecho Ambiental	27
2.2.2. Contaminación Ambiental.....	29
2.2.3. Ecología.	30
2.2.4. Los tributos ambientales.....	30
2.2.5. Clases de tributos.....	33
2.2.6. Ámbito de aplicación.....	34
2.2.7. Tributos ambientales	35
2.2.8. Principios para la tributación ambiental.....	41
2.2.9. Legislación comparada.....	43
2.2.10. Reforma Fiscal Ambiental en Latinoamérica.....	54
2.2.11. Impuesto al Carbono y la Reforma Fiscal Ambiental.....	55
2.3. Comparación de Objetivos Específicos en la legislación nacional e internacional:	56
2.4. El delito de contaminación ambiental.	57
2.4.1. Los delitos ambientales en la legislación peruana	57
2.4.2. El bien jurídico tutelado ambiental	63

2.4.3.	El daño ambiental.....	65
2.4.4.	Hecho o conducta dañosa	67
2.4.5.	Relación de causalidad entre el daño causado y la conducta dañosa	69
2.4.6.	Antijuridicidad de la conducta	70
2.4.7.	Factores de atribución	71
2.4.8.	Perjuicio, alteración o daño en la estabilidad de los ecosistemas	72
2.5.	Gestión Ambiental.....	76
2.6.	Organismo Nacional y la protección al medio ambiente	78
2.7.	Referencias Estadísticas:.....	80
2.7.1.	Estadística de Inmatriculación de Vehículos Livianos en Perú.....	94
CAPITULO III CONTRASTACION DE LA HIPOTESIS		96
3.1.	Unidad de análisis.....	96
3.2.	Población.	96
3.3.	Muestra	96
3.4.	Métodos para la recolección de datos.	97
3.5.	Técnicas de recolección de datos.	98
3.6.	Análisis estadísticos e interpretación de datos.	98
CAPITULO IV RESULTADOS		100
4.1.	Resultados en tablas y figuras	100
CAPITULO V DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....		114
CAPITULO VI CONCLUSIONES		120
CAPITULO VII RECOMENDACIONES.....		122
ANEXOS		124
BIBLIOGRAFÍA.....		139

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Impuestos ambientales en España	47
Tabla 2: Impuestos Ambientales en Chile	51
Tabla 3: Impuesto a la Contaminación Vehicular en Ecuador	52
Tabla 4.- Reforma Fiscal Ambiental en Latinoamérica	55
Tabla 5.- Legislación nacional e internacional	56
Tabla 6: Datos de los informantes según el cargo que desempeñan	96
Tabla 7.- La aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú.	100
Tabla 8.- Políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales ..	101
Tabla 9.- Sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias.....	103
Tabla 10.- Las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales	104
Tabla 11.- Las políticas tributarias	106
Tabla 12.- Daños ambientales en el Perú.....	108
Tabla 13.- Políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales	109
Tabla 14.- Los daños ambientales en la actualidad	110
Tabla 15.- Aplicación de tributos ambientales	111
Tabla 16.- La aplicación de políticas tributarias.....	112
Tabla 17.- Reporte de Vehículos en Perú 2014 - 2018	128
Tabla 18.- Base Imponible y Tarifa	129
Tabla 19.- Factor de Ajuste	129
Tabla 20.- Fórmula	130
Tabla 21.- Ejemplos de Aplicación del IACV	130
Tabla 22.- Parque Automotor Nacional Estimado por Clase de Vehículo según Departamento al 2016.....	135
Tabla 23.- Modelo Operativo.....	136
Tabla 24.- Recaudación en Colombia, Ecuador y Chile	137

INDICE DE FIGURAS

Figura 1.- Impactos macroeconómicos potenciales del impuesto al carbono sobre el empleo, la inversión y producto agregado	54
Figura 2.- Experiencia Internacional en la aplicación de Impuestos al Carbono	56
Figura 3.- Emisiones contaminantes en el sector hidrocarburos, 2002 – 2012 (Miles de Toneladas).	83
Figura 4.- Emisiones de contaminantes en el sector hidrocarburos, 2002 – 2012 (Miles de Toneladas).	84
Figura 5.- Parque Vehicular a escala nacional, 2004 – 2013 (Miles de Vehículos).	85
Figura 6.- Tasa de Viaje por día según estrato socioeconómico 2012	86
Figura 7.- Emisiones de Contaminantes provenientes del parque automotor (2000 – 2025) ..	87
Figura 8.- Ingresos Tributarios derivados de Impuestos Ambientales 2006, 2011 y 2016 ...	91
Figura 9.- Estructura de la tributación relacionada con el medio ambiente 2016 (en porcentajes del PBI)	93
Figura 10.- Ingresos Tributarios del Gobierno Central 2014 – 2019	94
Figura 11.- Período 2015 – 2016:	95
Figura 12.- Período 2017 – 2018:	95
Figura 13.- ¿Considera usted que con la aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú?	100
Figura 14.- ¿Considera usted que en la legislación peruana existen regulaciones de políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales?	101
Figura 15.- ¿Considera usted que en los daños ambientales se deben aplicar sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias?	103
Figura 16.- ¿Cree usted que las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales?	104
Figura 17.- ¿Considera usted que las políticas tributarias se deben aplicar tanto a personas naturales y a personas jurídicas, quienes son los principales causantes de daños ambientales?	106
Figura 18.- ¿Considera usted que los daños ambientales en el Perú son causados en su mayoría por empresas industriales y transnacionales?	108
Figura 19.- ¿Considera usted que en el Perú existe legislación que regule las políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales?	109
Figura 20.- ¿Cree usted que los daños ambientales en la actualidad traen como consecuencias los cambios climáticos?	110
Figura 21.- ¿Cree usted que con la aplicación de tributos ambientales se garantizará el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado?	112
Figura 22.- ¿Cree usted que con la aplicación de políticas tributarias ayuda a mejorar el incremento de la recaudación tributaria y a la disminución de daños ambientales?	113
Figura 23.- Evolución del Parque Automotor en Perú	135

INTRODUCCIÓN

En la presente investigación se busca proponer la aplicación de políticas tributarias como herramienta de control para disminuir el daño ambiental en el Perú, mejorando la calidad de vida, a través del cobro de un tributo ambiental por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.

Se tiene que tomar en cuenta que, el medio ambiente constituye un bien jurídico de carácter socio económico, pues abarca todas las condiciones necesarias para el desarrollo de la persona en sus aspectos sociales y económicos. Su protección es un elemento fundamental de la existencia y supervivencia del mundo, mediante controles sociales y una adecuada legislación administrativa al respecto.

De acuerdo a lo planteado el daño ambiental que se genera en la comisión de un delito de contaminación, presenta una concepción doctrinaria y características particulares en comparación al daño civil tradicional; por ello los conflictos sobre esta materia no podrán ser resueltos eficazmente con las normas del Código Civil (artículos 1969 y 1970), por ser éstas insuficientes, una mayor precisión es la establecida en las disposiciones normativas contenidas en la Ley General del Ambiente (Ley, N° 28611).

La aplicación de un tributo ambiental en el Perú, es necesaria debido a que el daño ambiental, es uno de los temas mucho más modernos y complejos que enfrenta el Estado Peruano y de aplicarse un tributo ambiental como instrumento jurídico para la defensa del medio ambiente, protegerá la salud de las personas y su propiedad.

Por ello, al llegar a plantear tributos ambientales se lograría erradicar o disminuir los altos índices de contaminación y los efectos perjudiciales del injusto ambiental, controlando o regulando los niveles de contaminación ambiental, dada la legislación actual se sienten más que incentivados en la

vulneración de las normas que protegen el medio ambiente, es decir, las leyes actuales no desincentivan las prácticas contaminantes.

La investigación se desarrolló en siete, los cuales desarrollan lo siguiente: El primer capítulo desarrolla los aspectos de la problemática que es el origen de realidad problemática, planteamiento del problema, los motivos que llevaron a realizar la investigación, teniendo objetivos e hipótesis.

El capítulo dos, busca el desarrollo capitular del marco teórico, orientado a encontrar los antecedentes de investigación, las teorías del problema y los términos fundamentales del tema que se desea investigar.

El capítulo tres, enmarca lo más importante en toda investigación, al contrastar la hipótesis de estudio, la población, muestra, técnicas y métodos de recolección de datos, análisis estadístico e interpretación de datos.

El capítulo cuatro, presenta los resultados en tablas y figuras.

El capítulo cinco, se discuten los resultados, basándose en los criterios estadísticos de la aplicación del instrumento (encuesta) para determinar si se prueba o no la hipótesis del trabajo.

Capítulo seis y siete, se determinan las conclusiones y recomendaciones de la investigación que serán el aporte final de todo el trabajo.

Finalmente, se desarrollan anexos la propuesta legislativa regule la contaminación vehicular en la legislación vigente para contrarrestar el daño ambiental, la encuesta realizada y la bibliografía revisada, los cuales complementan el trabajo de investigación.

CAPITULO I

ASPECTOS DE LA PROBLEMÁTICA

1.1. Realidad problemática.

En nuestra realidad nacional se puede apreciar que no existe una aplicación de tributación en materia ambiental para disminuir las incidencias de contaminación ambiental, pudiendo afirmar que como bien jurídico protegido se busca garantizar la estabilidad de los ecosistemas.

En su parte, Gonzales (2012), nos expresa que:

En la legislación española, el desarrollo tecnológico ha traído consigo el aumento de actividades de riesgo para el medio ambiente, por este motivo el ordenamiento jurídico deberá velar para que los daños causados sean reparados y se aplique en todo momento el pago de un tributo ambiental (p. 4).

Sin embargo, la conservación del ambiente como principio jurídico-político rector se recoge en la Constitución Española. Concretamente, el derecho al medio ambiente tiene su reconocimiento constitucional en el artículo 45, Capítulo III De los principios Rectores de la Política Social y Económica, Título I dedicado a los Derechos y Deberes Fundamentales. Al estar regulado en este capítulo no se reconoce como derecho fundamental, aunque no por ello deja de ser una verdadera norma jurídica.

La STS de 18 de julio de 1994 (RJ 1994/5542) en su Fundamento de Derecho Cuarto manifiesta: (...) el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de las personas tiene un contenido protegible y por eso los poderes públicos tienen el deber de velar por su efectivo ejercicio, a cuyo efecto deben proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente.

El deterioro ambiental afecta a la calidad de la vida humana, pudiendo tener consecuencias negativas para nuestra propia salud, opinión que comparte el Tribunal Supremo, STS de 2 de febrero de 2001 (A. RJ 2001/1003).

Conforme a lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 121-2010-JUS, del 21 de junio del 2010, la Procuraduría Pública Especializada en Delitos Ambientales, es la entidad encargada de defender los derechos e intereses del Estado en las investigaciones preliminares y/o preparatorias y procesos judiciales iniciados y por iniciarse por la comisión de delitos ambientales contemplados en el Título XIII del Código Penal.

Así podríamos señalar que el titular de la acción civil en los delitos de contaminación es la Procuraduría Especializada en Delitos Ambientes. Mas no la Superintendencia de Administración Tributaria (SUNAT), buscando básicamente en algunos casos reparar el ilícito o en todo caso criminalizar la conducta penal.

Es por ello que la aplicación de un tributo ambiental en el Perú, es necesaria debido a que el daño ambiental, es uno de los temas mucho más modernos y complejos que enfrenta el Estado Peruano, a tal punto que reiterada doctrina ha señalado que las categorías utilizadas para determinar la responsabilidad civil no son instrumentos muy útiles al fundamentar un daño ambiental.

En ese sentido, hay quienes señalan que: “debe reconocerse de aplicarse un tributo ambiental el cual será un instrumento jurídico creado para la defensa del medio ambiente; lo que se protege es la salud de las personas y la propiedad, y de esta protección se deriva la protección al ambiente”. (Lucia, 2000 p. 206)

El medio ambiente y su deterioro tienen consecuencias más que significativas en nuestras vidas; consecuencias de índole social, cultural, económicas y sobre todo de salubridad.

El Derecho, desde diversas posiciones, intenta controlar o regular los niveles de contaminación ambiental, dada la legislación actual se sienten más que incentivados en la vulneración de las normas que protegen el medio ambiente, es decir, las leyes actuales no desincentivan las prácticas contaminantes.

Por otro lado, el daño ambiental que se genera en la comisión de un delito de contaminación, presenta una concepción doctrinaria y características particulares en comparación al daño civil tradicional; por ello los conflictos sobre esta materia no podrán ser resueltos eficazmente con las normas del Código Civil (arts. 1969 y 1970), por ser estas insuficientes, una mayor precisión es la establecida en las disposiciones normativas contenidas en la Ley General del Ambiente (Ley N.º 28611).

En la legislación peruana: el medio ambiente se encuentra regulado en la Constitución Política de 1993 (inciso 22 del artículo 2º, artículos 66º y 67º) (Rubio, 1999), Ley General del Medio Ambiente – Ley N° 28611, modificada por el Decreto Legislativo N° 1055, Decreto Supremo N° 011-2009-MINAN, Ley General de Salud N° 26842, Código Civil (artículos 1969º y 1970º), Código Penal (artículos 304º y 305º), Ley de Creación del Ministerio del Ambiente - Decreto Legislativo N° 1013.

El ámbito de aplicación de los tributos se refiere al alcance de los mismos dentro de un estado, normalmente cada tributo establece su propio ámbito de aplicación y se sustenta en el hecho generador del mismo, así por ejemplo, el ámbito de aplicación del impuesto al valor agregado se delimita en el valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal y al valor de los

servicios prestados, es decir, que todo aquel que realice una transferencia de dominio está sujeto a este tributo, y se debe regir bajo la normativa que lo regule.

Así pues, los tributos se delimitan de acuerdo a su propia reglamentación o por su hecho generador, que dependerá de cómo sea concebido y normado según las disposiciones legales que se establezcan.

1.2. Problemas Medioambientales.

Los primeros seres humanos vivieron armoniosamente con el medio ambiente. La capacidad de controlar y usar el fuego les permitió modificar o eliminar la vegetación natural, y la domesticación y pastoreo de animales herbívoros llevó al sobrepastoreo y a la erosión del suelo.

El cultivo de plantas originó la destrucción de la vegetación natural, las cosechas, y la demanda de leña conllevó a la destrucción de montañas y al agotamiento de bosques enteros. Los animales salvajes se cazaban por su carne y eran destruidos cuando eran considerados plagas o depredadores.

Mientras las poblaciones humanas siguieron siendo pequeñas y su tecnología modesta, su impacto sobre el medio ambiente fue exigua. No obstante, al ir creciendo la población y mejorando y aumentando la tecnología, aparecieron problemas más significativos y generalizados.

El vertiginoso progreso tecnológico producido tras la edad media culminó en la Revolución Industrial, que trajo consigo la revelación, uso y explotación de los combustibles fósiles, así como la explotación intensiva de los recursos minerales de la Tierra. Fue con la Revolución Industrial cuando los seres.

Actualmente, la demanda sin precedentes a la que el rápido crecimiento de la población humana y el desarrollo tecnológico someten al medio ambiente está generando un declive cada vez más acelerado en la calidad de éste y en su capacidad para sustentar la vida.

El dióxido de carbono, es uno de los combustibles fósiles, con mayor impacto sobre el medio ambiente, lo cual ha incrementado la concentración de dióxido de carbono (CO₂) en la atmósfera.

La cantidad de CO₂ atmosférico había permanecido estable, aparentemente durante siglos, pero desde 1750 se ha incrementado en un 30% aproximadamente.

Lo significativo de este cambio es que puede provocar un aumento de la temperatura de la Tierra a través del proceso conocido como efecto invernadero. El dióxido de carbono atmosférico tiende a impedir que la radiación de onda larga escape al espacio exterior; dado que se produce más calor y puede escapar menos, la temperatura global de la tierra aumenta.

Entre 1970 y 1980, los científicos descubrieron que la actividad humana produce un impacto negativo sobre la capa de ozono, una región de la atmósfera que protege al planeta de los dañinos rayos ultravioleta. Si no existiera esa capa gaseosa, que se encuentra a unos 40 km de altitud sobre el nivel del mar, la vida sería imposible sobre nuestro planeta.

Los estudios mostraron que la capa de ozono estaba siendo afectada por el uso creciente de fluoro carbonos (CFC, compuestos de flúor), que se emplean en refrigeración, aire acondicionado, disolventes de limpieza, materiales de empaquetado y aerosoles.

El cloro, un producto químico secundario de los CFC ataca al ozono, que está formado por tres átomos de oxígeno, arrebatándole uno de ellos para formar monóxido de cloro. Éste reacciona a continuación con átomos de oxígeno para formar moléculas de oxígeno, liberando moléculas de cloro que descomponen más moléculas de ozono.

El mundo experimenta también un progresivo descenso en la calidad y disponibilidad del agua.

En el año 2000, 508 millones de personas vivían en 31 países afectados por escasez de agua y, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, aproximadamente 1.100 millones de personas carecerán de acceso a agua no contaminada.

En muchas regiones, las reservas de agua están contaminadas con productos químicos tóxicos y nitratos. Las enfermedades transmitidas por el agua afectan a un tercio de la humanidad y matan a 10 millones de personas al año.

1.3. Planteamiento del problema.

Dentro de los parámetros de aplicación de dicho tributo ambiental para disminuir la incidencia de casos de contaminación ambiental, la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAM), en colaboración con otros organismos internacionales, ha establecido una clasificación de los impuestos ecológicos que comprende cuatro partes principales: los impuestos energéticos (principalmente sobre carburantes), sobre transportes, sobre la contaminación y sobre los recursos naturales”.

El deterioro del medio ambiente producto de la contaminación ambiental, es un tema que debe preocuparnos a todos y por tanto la

convocatoria para hallar soluciones al problema debe ser lo más amplio posible.

Consecuentemente la tributación ambiental continúa siendo un instrumento fiscal en expansión en todo el mundo, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), ha publicado numerosos informes donde muestra cómo el número total de impuestos ambientales ha aumentado desde mediados de la década de los ochenta del siglo pasado, hasta un alrededor de 375 formas de impuestos y unas 250 tasas ambientales únicamente en los países miembros de su organización.

En nuestro país tenemos a la vista el daño ecológico causado por la minería informal, por la tala indiscriminada de recursos madereros, que según el informe del Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP) y el Ministerio de Ambiente (2011) indica que hasta el 2009 las operaciones mineras en Madre de Dios han deforestado unas 18,000 hectáreas de bosque; estos problemas podrían ser estudiados para que se pueda utilizar la tributación ambiental como medio de protección medioambiental, además de su natural efecto recaudatorio.

El Estado Peruano tiene poca referencia bibliográfica sobre el tema, tampoco se propaga la importancia de la tributación ambiental en medios de comunicación masiva como la televisión, radio, internet, periódicos, revistas, etc.; tal como sucede en países como España, Finlandia, Suecia, Alemania, México, Chile, Ecuador, Colombia, entre otros países, cuya vigencia data en más de diez años y en la legislación tributaria peruana aún no existe fundamento legal para su aplicación e imposición de tributos extra fiscales.

En ese extremo, el objetivo de la presente investigación es proponer la implementación de los tributos ambientales para que agentes productores de contaminación ambiental se hagan responsables y

paguen por los costos que generan, mediante beneficios tributarios o por la implementación de tributos que incrementen la carga impositiva a las actividades que deben ser desincentivadas.

1.4. La formulación del problema de investigación.

General:

¿Se deben aplicar políticas tributarias como herramienta de control para disminuir el daño ambiental en el Perú?

Específicos:

- a) ¿Se plantea actualmente tributos ambientales para la protección del medio ambiental?
- b) ¿Todo ilícito ambiental es regulado en el Estado Peruano?
- c) ¿El delito de contaminación ambiental afecta los bienes jurídicos tutelados?
- d) ¿Considera que se debe implementar una propuesta normativa en relación al tributo ambiental para la protección del medio ambiente?

1.5. La justificación e importancia de la Investigación.

En tal sentido, la presente investigación es necesaria ya que contribuirá a solucionar el problema de contaminación ambiental, en beneficio de la población y enriquecerá la doctrina de las disciplinas jurídicas del

Derecho Ambiental y Derecho Tributario, buscando mejorar la calidad de vida de las personas y protección de los ecosistemas que son básicos dentro del ámbito ambiental de cualquier país.

La aplicación de un tributo en materia ambiental buscará la disminución de los delitos de contaminación ambiental y como tal, atendiendo a la naturaleza de los hechos, solicitando medidas de prevención, mitigación, monitoreo y reparación del elemento del medio ambiente que haya sido afectado y no sólo debe efectuar el pedido de pago de una suma dineraria, sino también un tributo.

La investigación argumenta mejor dentro de su marco teórico las posiciones doctrinales que tienen los diferentes autores sobre la tributación ambiental, teniendo en cuenta que el daño ambiental perjudica de manera directa la integridad del ecosistema y la calidad de vida de las personas.

El tributo ambiental tendrá por destino la realización de acciones que compensen los intereses afectados o que contribuyan a cumplir los objetivos constitucionales respecto del ambiente y los recursos naturales.

El beneficio de la investigación servirá para que la SUNAT, pueda cobrar un tributo ambiental imponible a la empresa que utilicen el medio ambiente o recursos ambientales para fines económicos.

1.6. Objetivos:

1.6.1. Objetivo general.

Aplicación de políticas tributarias como herramienta de control para disminuir el daño ambiental en el Perú.

1.6.2. Objetivos específicos.

- a) Identificar si existen tributos en materia ambiental, nacionales y extranjeros.
- b) Determinar los ilícitos ambientales, su normativa y legislación extranjera.
- c) Determinar los bienes jurídicos que se ven afectados en función al delito de contaminación ambiental.
- d) Diseñar un Proyecto de Ley que regule la contaminación vehicular en la legislación vigente para contrarrestar el daño ambiental.

1.7. La Hipótesis.

Si es necesario la aplicación del tributo ambiental para disminuir las incidencias del delito de contaminación ambiental, entonces se debe proponer un tributo que cumpla con los requisitos constitucionales y tributarios que la Ley exige y que a la vez sea de aporte concreto a la solución del problema planteado en mejora del ecosistema y de la calidad de vida de las personas.

1.8. Variables.

- **Variable independiente:**

Políticas tributarias

- **Variable dependiente:**

Daño ambiental

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes

Alva (2014). En su investigación titulada *“Fortalecimiento de la protección al ambiente y los recursos naturales en la Constitución Peruana de 1993”*, para optar el título de Abogado de la Universidad Privada Antenor Orrego, en su conclusión primera establece que:

“El fortalecimiento de la protección constitucional al ambiente y los recursos naturales, (al nivel de reconocerle derechos a la naturaleza), permitirá que el Estado garantice de manera eficaz y eficiente el disfrute del derecho fundamental del hombre a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida, así como también el disfrute de otros derechos fundamentales como la vida, salud, etc. El reconocimiento de ambos derechos es decir tanto los del hombre como los de la naturaleza, no son derechos opuestos, sino complementarios.” (p, 167)

Pizarro (2016). En su investigación titulada *“La tributación ambiental, un instrumento para reducir la contaminación generada por las empresas mineras en el Perú”*, para optar el título de Abogado de la Universidad Nacional Mayor de San Marco, en su conclusión primera expresa:

“En nuestro país el nivel de información que existe sobre la tributación ambiental es regular, por lo que es necesario realizar charlas dirigidas a los sujetos pasivos, personas físicas y sociedades mercantiles, a fin de que conozcan este nuevo tributo antes de querer implementarlo. Cabe indicar que según algunos estudios se ha podido comprobar que la aplicación de los tributos ambientales tiene un resultado positivo, por nuestro país, empezando por las empresas mineras, las cuales tributarían por la cantidad de contaminación que generen poniendo en práctica el principio de “quien contamina paga”, el cual produce un efecto positivo en la disminución de la contaminación y como efecto secundario ayudaría a aumentar la recaudación tributaria. También se podrían generar beneficios tributarios a aquellas empresas que mejoraren sus prácticas ambientales, como es la adquisición de tecnología limpia”. (p, 45 y 46)

Armas (2016). En su investigación titulada *“Tratamiento de los tributos ambientales en el sistema jurídico latinoamericano y peruano y el respeto de los principios preventivos y precautorios”*, para optar el título de Abogado de la Universidad Autónoma del Perú, plantea en su primera conclusión: *“En la actualidad en el Perú, no existe un respeto a razón de los principios preventivos, precautorios y de internalización de costo; motivo de ello es que tenemos una deficiente fiscalización de la administración tributaria medio ambiental que perjudica a nuestra sociedad.” (p, 83)*

Suarez (2010), en su investigación titulada *“Tributos medio ambientales como alternativa para disminuir el índice de contaminación de Chimbote – Perú”*, para optar el grado de Doctora en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Trujillo, en su primera conclusión establece que:

“Del análisis de las teorías piguviano y cousiano, que permiten orientar las iniciativas legislativas en el tema de contaminación medioambiental y teniendo en cuenta que el medio ambiente es un recurso esencial para la vida humana, se requiere la aplicación de tributos medioambientales a las actividades contaminantes, que les permite disminuir progresivamente los índices de contaminación.” (p, 154)

Alarcón (2012), En su investigación titulada *“¿Son los tributos ambientales una opción para la financiación de las HHPP? Reflexiones sobre la fiscalidad ambiental autonómica”*, de la revista Cuaderno Interdisciplinar de Desarrollo Sostenible, en su conclusión primera establece que:

“La tributación ambiental debiera constituir una parcela importante en todo sistema fiscal, complementando a la tributación sobre la renta y a la tributación sobre el consumo o circulación de bienes tesis que se asienta en la teoría del doble dividendo. Esto es consistente con el planteamiento de organismos internacionales como la OCDE y, en la Unión Europea, por la Comisión quienes han señalado la necesidad de reducir la presión fiscal sobre las rentas del trabajo, lo que implicaría buscar otras fuentes de imposición, de tal forma que el estado del bienestar no peligre, siendo la fiscalidad ambiental una buena opción.” (p, 227)

2.2. Bases Teóricas relacionadas a la investigación

2.2.1. Derecho Ambiental

Es el conjunto de normas jurídicas cuya finalidad es brindar protección a las relaciones o interacciones existentes entre el hombre con el medio físico, los vegetales y animales, en la medida que estos proyecten un equilibrio natural, Reátegui J. (2006).

Sus principales características son: la horizontalidad, multidisciplinaria, al integrar las distintas ramas del ordenamiento jurídico a fin de prevenir, reprimir o reparar las conductas represivas al bien jurídico ambiental, teniendo en cuenta las características culturales y sociales del medio humano, Rosas J. (1993).

La política nacional del ambiente constituye el conjunto de lineamientos, objetivos estrategias, metas, programas e instrumentos de carácter público que tiene como propósito definir y orientar el accionar de las entidades del gobierno nacional, regional y local y del sector privado y de la sociedad civil, en materia ambiental.

El Estado determina la política nacional del ambiente y promueve el uso sostenible de sus recursos naturales. En tal sentido, la política ambiental, se entiende como el conjunto de orientaciones o directrices que rigen la actuación del estado y sus entidades en el campo determinado de la protección del medio ambiente.

La Salud Ambiental, concentra todos los aspectos del ambiente natural y de las transformaciones sobre él, efectuadas por el hombre que causan algún peligro o tiene un efecto indeseable sobre la salud o seguridad humanas, tales como: calidad y suministro del agua, calidad del aire, calidad de alimentos, calidad de los suelos, manejo de sustancias peligrosas residuos, gestión de residuos peligrosos, seguridad de productos destinados al uso y consumo humanos, características de viviendas, usos del suelo, control del ruido, salud y seguridad ocupacionales, efectos de las radiaciones, seguridad o inocuidad de áreas de recreación, vigilancia y reducción de lesiones, evaluación de condiciones de riesgo, relacionadas con la degradación ambiental, vulnerabilidad de asentamientos humanos, preparación para casos de emergencia y desastre, epidemiología de las enfermedades

crónicas relacionadas con el ambiente que tiene problemas genotóxicos, entre algunos de los ámbitos de acción de la salud ambiental, OMS (1992).

2.2.2. Contaminación Ambiental.

Se llama contaminación ambiental a la transmisión y difusión de humos o gases tóxicos a medios como la atmósfera y el agua, como también a la presencia de polvos y gérmenes microbianos provenientes de los desechos de la actividad del ser humano.

En la actualidad, el resultado del desarrollo y progreso tecnológico ha originado diversas formas de contaminación, las cuales alteran el equilibrio físico y mental del ser humano. Debido a esto, la actual contaminación se convierte en un problema más crítico que en épocas pasadas.

Desde el punto de vista etimológico, polución deriva del latín polluere que significa manchar, ensuciar. Sin embargo, el término más usado en español -sobre todo en América latina- es Contaminación, proveniente también de un vocablo latino, contaminare, cuyo significado es más amplio, ya que además de manchar o ensuciar también significa mezclar e infectar.

Algunos autores definen contaminación como el medio ambiente, alterado o no, desempeña el papel de vehículo del agente contaminante. La polución, en cambio, se caracterizaría más por los efectos ecológicos que entrañan transformaciones en el medio ambiente, de tal forma que éste se tornaría inapropiado para el desarrollo normal de las poblaciones de especies vegetales y animales, Branco (1984).

Cabrera (1981) afirma que la contaminación se clasifica por su origen, “en natural (tolvaneras, erupciones volcánicas, incendios en los bosques causados por rayos, etc.) y artificial (cuando deriva de actividades humanas)”.

El vocablo Ambiente, etimológicamente es una palabra compuesta proveniente del latín amb e ire, que significa textualmente ir alrededor o rodear. (Vigil, 1994) puntualiza que hay tantas concepciones posibles de ambiente como situaciones críticas o problemáticas, o en su defecto, interlocutores que la definan en cada caso.

2.2.3. Ecología.

Proviene del griego, Oikos = casa, morada, y Logos = ciencia o estudio, es decir la ciencia que estudia las relaciones de los seres vivos entre sí y con su ambiente. De acuerdo con Cardozo y Peixoto P. (1983), esta definición es imperfecta, debido a la grandeza de lo que la ecología abarca y a los conceptos que involucra, como ciencia que asegura la supervivencia humana con un enfoque filosófico y comprende a la ética a partir de la naturaleza.

2.2.4. Los tributos ambientales

Tributo

Se denomina “tributo” a la obligación legalmente impuesta al ciudadano, por la que se exige a éste la realización del pago de una suma de dinero a un ente público, como contribución al sostenimiento de los gastos públicos. (Gonzales, 2013, p, 1).

En su investigación el autor expresa que todo pago realizado para la contribución de los gastos públicos se le denomina tributo los cuales son impuestos por ley por parte de la Administración Pública.

Para el diccionario jurídico de Osorio (2007), el termino tributo proviene que latín *tributum* el cual significa carga continua en dinero o en especie que debe entregar el vasallo al señor en reconocimiento del señorío, como sentido de ofrenda, en donde se caracteriza por ser una obligación inexcusable, un gravamen, una carga y una imposición. (p, 995)

Ramírez (1985) establece en su investigación que el tributo: *“Es el vínculo jurídico (relación deber) que liga a la persona con el estado y que, de coincidir el hecho generador-imponible (hecho o circunstancia), con la hipótesis de incidencia tributaria establecida en la ley, se va a convertir en una obligación sustancial (relación obligación) de carácter económica (susceptible de generar una deuda), que Debe entregarse al estado para que éste pueda disponer de los recursos necesarios que le permitan el cumplimiento de sus fines político-sociales, equilibrar la economía y generar una mejor redistribución de la riqueza y, que puede y debe ser exigido coactivamente”* (p, 140)

Tradicionalmente los recursos del Estado se han clasificado en originarios y derivados. Los primeros provienen del patrimonio propio del Estado, mientras que los segundos son obtenidos por ese de las economías privadas.

Con respecto a lo expresado el autor Gabriel Franco (2010): explica que los ingresos originarios *“se los procura el Estado de una manera directa, desarrollando una actividad, ejerciendo una industria”*, mientras que los derivados, que son los tributos, se obtiene *“de una manera mediata, acudiendo a las economías individuales y reclamando parte de sus ingresos para enjugar sus gastos y satisfacer las necesidades de carácter público”*. (p, 175)

Para el autor Gonzales (2013), considera que el tributo es una obligación en donde concurren las características como:

Carácter obligatorio. El tributo es una obligación legalmente impuesta, o lo que es lo mismo, es un mandato formulado a través de una ley. Consiguientemente, el tributo se paga porque la ley lo ordena, no porque el ciudadano acuerde voluntariamente con un ente público el pago de una suma de dinero a cambio de recibir prestaciones públicas.

Precisamente, la Constitución española exige que el pago de un tributo sea ordenado a través de la Ley, si bien el contenido de la ley podrá ser desarrollado por normas de reglamentarias.

Por ejemplo, el pago del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) se encuentra ordenado por la Ley 35/2006, de 28 de noviembre. Ahora bien, el contenido de dicha Ley se encuentra desarrollado por el Reglamento del Impuesto sobre la Renta, aprobado por el Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo.

Carácter dinerario. El tributo es una obligación que tiene por objeto el pago de una cantidad de dinero a un ente público, ya sea el Estado, las Comunidades Autónomas o un Ayuntamiento. Por tanto, no tendrá dicha consideración la obligación de realizar un pago, aun cuando la obligación sea legalmente impuesta al ciudadano, cuando el acreedor del pago sea un particular.

Carácter contributivo. El pago del tributo se exige como contribución al sostenimiento de los gastos públicos. Es decir, el pago de un tributo se exige porque el Estado está legitimado por la Constitución española a exigir al ciudadano que contribuya económicamente al sostenimiento de los gastos públicos. Concretamente, la Constitución española autoriza a que se obligue

legalmente a pagar tributos a los ciudadanos que tengan capacidad económica.

2.2.5. Clases de tributos

Con bien se sabe en el Estado Peruano no existe norma legal que reconozca o exprese de manera directa los tributos, pero en torno a su clasificación, de esta manera el Código Tributario conjuntamente con otras leyes llegan a sintetizar que hay distintas formas de tributos, en la cual la ley de Municipalidades en su artículo 92° expresa: *“la administración de los tributos que a continuación se definen y enumeran”*:

Impuestos: Los impuestos son una parte sustancial (o más bien la más importante) de los ingresos públicos. Sin embargo, antes de dar una definición sobre los impuestos hay que aclarar la diferencia entre los conceptos de ingreso público, contribución e impuesto. Cuando nos referimos a ingresos públicos estamos haciendo referencia a todas las percepciones del Estado, pudiendo ser éstas tanto en efectivo como en especie o servicios.

En segundo lugar, una contribución es una parte integrante de los ingresos públicos e incluye aportaciones de particulares como, por ejemplo, pagos por servicios públicos, de donaciones, multas, etc.

En tercer lugar, los impuestos forman parte de las contribuciones y éstas a su vez forman parte de los ingresos públicos (Rosas, 1962, p, 23)

Para el autor Flores (1946): *“Los impuestos son prestaciones en dinero, al Estado y demás entidades de Derecho Público, que las mismas reclaman en virtud de su poder coactivo, en forma y cuantía*

determinadas unilateralmente y sin contraprestación especial con el fin de satisfacer las necesidades colectivas” (p, 33)

Este autor nos da a entender en su investigación que los impuestos son de manera coercitivos es decir que el propio estado los fija de manera unilateralmente para que de esta manera el consumidor cubra las necesidades colectivas o cubran los gastos que genera el Estado.

Contribuciones: En el año 1982, en el Código Fiscal de la Federación de México se refiere que la contribución prevé a *“Las personas físicas y las morales están obligadas a contribuir para los gastos públicos conforme a las leyes fiscales respectivas; las disposiciones de este Código se aplicarán en su derecho y sin perjuicio de los dispuesto por los Tratados Internacionales de los que México sea parte. Solo mediante ley podría destinarse una contribución a un gasto publico específico.”*

Este código expresa que las contribuciones son prestaciones unilaterales es decir entre sujetos las cuales están establecidas por el Estado en ejercicios de una potestad tributaria para que se puede cubrir el presupuesto.

Arbitrios: Es la prestación que se paga por la utilización de un servicio público ya sea limpieza Pública, Áreas verdes y Seguridad ciudadana, este costo se evalúa a través de tasas lo cual depende del servicio involucrado, entre criterio es válido para la distribución: el uso, tamaño del predio del contribuyente.

2.2.6. Ámbito de aplicación

Los tributos son ingresos de orden público y por lo tanto al ser regulados por la administración estatal requieren ciertas formalidades contempladas en las normas jurídicas, y consecuentemente vincula su

actividad con la finalidad principal, que es obtener los ingresos necesarios para cumplir con el gasto público, sin perjuicio de alcanzar cualquier otro fin establecido como política estatal.

Esto quiere decir que los impuestos están encaminados en un primer plano, a contribuir con el gasto público y además de ello cumplir con otras metas previamente establecida como política de Estado; es así, que la Constitución establece los fines de dicha política siendo éstas, la promoción de la redistribución, la estimulación del empleo, la producción de bienes y servicios para promover conductas sociales, económicas, culturales.

El ámbito de aplicación de los tributos se refiere al alcance de los mismos dentro de un estado, normalmente cada tributo establece su propio ámbito de aplicación, y se sustenta en el hecho generador del mismo, así por ejemplo, el ámbito de aplicación del impuesto al valor agregado se delimita en el valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, y al valor de los servicios prestados, es decir, que todo aquel que realice una transferencia de dominio está sujeto a este tributo, y se debe regir bajo la normativa que lo regule.

Por ello, los tributos se delimitan de acuerdo a su propia reglamentación o por su hecho generador, que dependerá de cómo sea concebido y normado según las disposiciones legales que se establezcan.

2.2.7. Tributos ambientales

Este concepto ha evolucionado en Europa, durante los últimos cuarenta años, también en países como Noruega, Suiza, Italia, Alemania y entre otros, en donde su regulación ha sido de manera estricta con respecto a las actividades contaminantes llegando a la

disminución de que las actividades industriales degraden el medio ambiente (Borrero, 1999, p, 18)

El citado autor agrega, que:

“El deterioro del medio ambiente constituye una externalidad negativa de algunas actividades económicas que afectan el entorno en el que se desarrollan. En este sentido, es necesaria la acción de los Estados para proteger el planeta, que no es propiedad de las empresas, como equivocadamente consideran, sino de todos los que habitan. Ante tal deterioro, se propone medidas integrales que combinan la parte sancionada económica (creación de impuestos, tasas y contribuciones), la preventiva (ejecución de programas de protección ambiental) y la incentivadora (exoneraciones)”. (Prust, 2005, pp. 89 - 90).

Al realizar la deterioración del medio ambiente se estaría afectado la protección del planeta *teniendo como causa las empresas, es por tal motivo que autor nos da a entender que debe subsistir la creación de impuestos, tasas y contribuciones para lograr proteger el medio ambiente.*

Para el autor Bruñel (2004), sostiene en su investigación sobre la reciente evolución de los impuestos ambientales, publicado el 18 de julio de 2000, se defiende la aplicación de estos instrumentos fiscales porque “permiten cumplir múltiples y deseables objetivos”. A continuación, se exponen brevemente las razones esgrimidas en la literatura:

1. Son tributos que responden al imperativo ambiental, al adecuarse a principios consagrados y bien establecidos a nivel internacional como el de “quien contamina, paga”, o el principio de responsabilidad del usuario; que en todo caso podemos también

decir que la naturaleza nos presta un servicio de conservación de nuestro existir, y que los hombres por su afán de generar capitales se despreocupan de este servicio que hay que cuidar.

El autor expresa el valor de la responsabilidad frente a la incidencia de delitos ambientales, en donde toma como normativa la implementación de tributos ambientales para prestar un servicio del mantenimiento del medio ambiente.

2. Hay evidencia de que son instrumentos mejores que la tradicional regulación medioambiental. La imparable extensión del deterioro ha puesto de manifiesto los límites de este tipo de regulación, que busca, básicamente, garantizar la eficacia en la consecución de determinados objetivos ambientales, pero sin preocuparse de la eficiencia con que éstos se logran. Según Gago y Labandeira (1997), los eminentes menesteres de información, los valores administrativos y la necesidad de utilizar medidas uniformes entre agentes contaminantes, han socavado tanto la eficiencia estática de la regulación tradicional (su capacidad para discriminar apropiadamente, sin fijar soluciones coste-eficientes) como su eficiencia dinámica (capacidad de incentivar la innovación tecnológica). (p. 193-219)

3. Son relacionados con los principios impositivos dominantes. Los sistemas tributarios modernos priman la exigencia indirecta sobre productos y consumos, sin preocupación por la equidad vertical y con una diligencia relativamente sencilla. La aplicación de tributos ambientales viene a ser una forma de imposición indirecta, lo que facilita su conexión con las líneas básicas de la reforma fiscal moderna.

El tributo ambiental, según KOGELS (1995) se refiere a los instrumentos impositivos destinados a mejorar el medio ambiente a

través de la influencia de las decisiones económicas de los seres humanos.

Por su parte, MAGADÁN (2009) propone la siguiente definición:

“el tributo ambiental puede ser definido como un pago obligatorio que deben realizar los agentes que emiten sustancias contaminantes, a partir o no de un determinado nivel mínimo, siendo calculado por la aplicación de un tipo impositivo, fijo o variable, a una base imponible relacionada con el nivel de descargas al medio natural”. (p. 278)

Se le denomina también “Tributo Ecológico” en donde guarda importación como medio de defensa del medio ambiente teniendo presente su base de sustento; Pues su finalidad es establecer una adecuada vida en un ambiente sano. (Lozano, 2011, p, 409).

Como expresa el autor debe existir una necesidad que en nuestro país se busque la manera de resolver los desequilibrios ambientales, los cuales han generado diversos contaminantes, es por ello que se requiere rescatar lo que se ha deteriorado, vinculándolo con la calidad de vida y las generaciones futuras.

Algunos autores utilizan un criterio muy amplio de tributo ambiental. Messerschmidt (1986) incluye bajo esta rúbrica todos los tributos relacionados con la protección del medio ambiente, con independencia de que tal conexión derive de la exigencia de una "contraprestación", por el disfrute del medio ambiente, como medida de compensación de los gastos destinados a protegerlo, como incentivo jurídico ambiental, o como mero recurso financiero afectado a fines ambientales (p, 29-35).

Con respecto al ámbito Peruano el autor Yacolta (2012) expresa que es de manera urgente realizar una reforma con respecto al ámbito ambiental y la tributación, debido a que ya subsiste en diversos países

la implementación de tributos ambientales, pero sin embargo el Perú aun no asume el reto de remediar el problema de contaminación ambiental ya que el problema lo debe afrontar el gobierno, las empresas, las organizaciones ecologistas y los especialistas en la materia, con la finalidad de generar un crecimiento económico sostenible.

Esto quiere decir que se debe proteger el medioambiente con los diversos medios de y las herramientas del derecho tributario (tributos medioambientales), conjunto con el derecho administrativo (sanciones administrativas: multas, etc.) y el derecho penal (sanciones penales: penas privativas de la libertad, etc.).

El grupo de trabajo de la UE y la OCDE definieron a los impuestos ambientales como los impuestos cuya *“base imponible es una unidad física (o un proxy de la misma) de aquello que, cuando es usado o desechado, tiene un impacto negativo específico, probado científicamente, en el medio ambiente, cuando es usado o desechado”*. Con respecto a la Constitución Política del Perú, en su artículo 2º inciso 22), consagra “el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado que se traduce en la obligación de Estado así como de los ciudadanos de mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y procesos ecológicos”, en donde se llega a la conclusión de que el derecho de puede implantar como un tributo con fines extra fiscales es decir no siempre llegar a la recaudación sino tener como herramienta esto para aminorar la contaminación.

En el Perú las empresas tienen una concepción cerrada al tributo en donde no existe actualmente una normatividad como se refiere el autor Villegas (1980) que define al tributo de *“una prestación de dinero que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio sobre la base de la capacidad contributiva en virtud de una ley, y para cubrir los gastos que le demande el cumplimiento de sus fines”*.

Por otro lado, se estaría aplicando una capacidad contributiva es decir “*quien contamina paga*”, midiéndose por el nivel de contaminación que generan las empresas, in embargo en el artículo 67° de nuestra Constitución consagra que “*El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales*”, de igual manera, en el artículo 68° señala que “*El Estado está obligado a promover la conservación de la diversidad biológica y de las áreas naturales protegidas*”.

Es por eso que es necesario que en nuestro país se busquen resolver los desequilibrios ambientales, los cuales son generados, por ejemplo, por la contaminación de aguas, la destrucción de la capa de ozono y la tala indiscriminada de árboles. (Yacolta, 2012, p.39).

Nuestro sistema ambiental, está integrado por la Constitución Política de 1993, el Código del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales - Decreto Legislativo N° 613, la Ley Orgánica para el Aprovechamiento Sostenible de los Recursos Naturales- Ley N° 26821 y leyes sectoriales dispersas.

Cabe resaltar que, en la Constitución del año 1979 se empezó a incorporar los temas ambientan dando realce al tema de protección de esta manera se puede desarrollar un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de vida, esto implica la facultad que se daría de legislar y fiscalizar las generación actuales y futuras., así mismo la participación ciudadana y el acceso de información.

La reforma del sistema tributario peruano y la incorporación de tributos medio ambiental, siempre y cuando la sociedad haya decidido clara y responsablemente qué tipo y categoría de organización tributaria está dispuesta a promover y soportar, podremos alcanzar un crecimiento

sostenido que nos permita solucionar en gran medida las necesidades públicas y la contaminación ambiental que existe en nuestro país. (Arias, 2002, p, 11)

2.2.8. Principios para la tributación ambiental

Los principios para la tributación ambiental son “concebidos como las directrices a tomarse y sobre las cuales se fundamenta la implementación de los mismos como mecanismo de protección ambiental. Por tanto, se rige bajo los principios de derecho internacional ambiental, tratados, acuerdos y costumbres internacionales, que se han ido desarrollando a través de los años, y que han sido encaminados a la protección del entorno ecológico, y por lo tanto es necesario su análisis previo a su definición y de esa manera poder comprender todos sus elementos y características principales”.

Cabe decir que, la Constitución Política del Perú, en su artículo 2º inciso 22), consagra “el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado que se traduce en la obligación de Estado así como de los ciudadanos de mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y procesos ecológicos”, en donde se llega a la conclusión que el derecho se puede implantar como un tributo con fines extra fiscales, es decir no siempre llegar a la recaudación sino tener como herramienta esto para aminorar la contaminación. (Da Silva, 2017).

Algunos de los principios tenemos:

- a) Principio de un nivel de protección elevado:** Principio basado en el establecimiento de valores mínimos que orienten a los Estados miembros a adoptar medidas de protección ambiental más eficaces en virtud de las exigencias regionales y locales, a fin de evitar problemas de armonización ambiental en el ámbito

de la Unión Europea (UE). El artículo 174º del Tratado de la Comunidad Europea (TCE) señala como objetivo de la política ambiental “alcanzar un nivel de protección elevado”, tomando en cuenta las diferentes realidades en cada uno de los Estados miembros.

b) La Cautela y Acción Preventiva: Evita los riesgos de daños ambientales e impide el agotamiento de los recursos naturales, exige la adopción de medidas cautelares. Dicho principio está contenido en el artículo 174.2 TCE (Tratado de la Comunidad Europea), que establece la obligación a los poderes públicos, de velar por “la utilización racional de los recursos naturales”.

c) El principio de quien contamina paga: Expone la creación de herramientas tributarias que cumplan con una doble finalidad: disuadir y recaudar. Por aplicación de la carga tributaria se reducen los daños ambientales y también se generan recursos que podrán aplicarse a programas de protección del medio ambiente o, eventualmente, incorporarse a rentas generales. Este principio demanda que sea el contaminador quien soporte el coste de las medidas de reducción de la contaminación, impuestas por la Administración para conseguir niveles aceptables de calidad ambiental. Se establece el deber de cada sujeto contaminante de asumir su responsabilidad sobre los costes ambientales que haya producido con su actuación contaminante.

d) El principio o teoría de los “Costos de transacción”: Se desprende del teorema de Coase por el que las partes se pondrán de acuerdo y encontrarán una solución eficiente, si los costos de transacción son suficientemente bajos. El concepto coasiano es de difícil aplicación si la negociación no se

desarrolla entre pares, como suele suceder en las relaciones entre los que producen y los que consumen.

La protección del medio ambiente no es gratis. Los estados no sólo necesitan normas regulatorias para lograr este objetivo, también necesitan recursos que le permitan articular políticas públicas encaminadas a procurar un desarrollo sostenible. Los recursos utilizados en este sentido no deben ser considerados gasto.

2.2.9. Legislación comparada

En la presente investigación se establece la propuesta legislativa de un tributo ambiental, como parte de la solución a la problemática. Por ello, es importante comparar las legislaciones vigentes de diversos países respecto a la existencia de tributos ambientales de la misma naturaleza, en donde graven las emisiones de gases contaminantes hacia el medio ambiente, con el objetivo de conocer su estructura jurídica – técnica y realizar un análisis de sus elementos esenciales establecidos en dichos países.

Argentina

Se incorpora en Argentina con la reforma constitucional en el año de 1994 como norma jurídica fundamental la protección del derecho ambiental. Por la misma se tutela en forma expresa el derecho al ambiente sano, estableciendo normas de derecho ambiental de fondo (arts. 41 y 124, último párrafo) y de forma (art. 43).

Autores como Ferré Olive (2010) en su foro virtual titulado “legislación ambiental y política tributaria” de Argentina, Ciudad Buenos Aires, expresa que se:

“Se debe prestar atención a la coordinación legislativa tributaria ambiental en el ámbito federal, regional, provincial y municipal con relación a la conservación de la naturaleza y su restauración puesto que los impuestos ambientales tienen como objetivo influir en el comportamiento de los individuos. Muchas veces los impuestos que se relacionan con el medio ambiente se crean en primer lugar por razones fiscales y, en forma colateral, ayudan a incentivar un comportamiento que sea adecuado desde el punto de vista ambiental. Para el medio ambiente es de suma importancia que los instrumentos incidan en el comportamiento. El tributo ambiental desarrolla la financiación del gasto social considerando la capacidad económica, discriminando entre los que tienen más o menos capacidad contaminante o descontaminante. Una reforma fiscal ambiental debe estar orientada hacia el desarrollo sostenible; la misma se puede orientar a la eliminación de subsidios, la reestructuración de impuestos existentes y la introducción de nuevos impuestos ambientales.

En el país de Argentina se debe establecer una política tributaria ambiental que considere la aplicación de mecanismos administrativos o instrumentos económicos, considerando que por efecto de su aplicación disminuya la contaminación, con el fin de lograr la protección del ambiente y alcanzar el objetivo del Desarrollo Sostenible”.

España

En España tanto los sectores económicos, la tradicional de planificación, intervención y control ha desaparecido asumiendo mecanismos de corrección al mercado. Ante esta nueva realidad, el establecimiento de los tributos no sólo ha de considerar las correcciones necesarias a la economía, sino que debe perseguir la

protección ambiental. Es decir, tanto las políticas fiscales y económicas se interrelacionaban, deben ambas dar cabida y confluir armónicamente con las acciones de las políticas ambientales. Como expresa el autor Pérez (2012), *“las técnicas de tutela ambiental tienen un carácter relativo e histórico y las exigencias del desarrollo sostenible han de fomentar el cambio de técnicas, instrumentos de acción y su adaptación a los nuevos tiempos.”*

España asume el reto de incluir el interés ambiental en el diseño de sus reformas fiscales y de coordinar las acciones a emprender por los entes públicos con la finalidad de crear y exigir tributos ecológicos o para insertar las medidas tributarias de incentivo a los tributos ya existentes.

Tal vez de esta manera no se lograría una Reforma Fiscal Verde como al estilo de otros países de nuestro entorno, pero en mi opinión considero que, aún hace falta algunas acciones específicas que asienten los principios básicos de esta tributación ecológica para evitar la proliferación de impuestos de dudosa constitucionalidad.

Los tributos ecológicos o si se quiere la ambientación del sistema fiscal, puede y debe ayudar a la consecución de los objetivos del desarrollo sostenible, pero sabiamente combinados y complementados con medidas sancionadoras, o económicas y coordinados con otras políticas.

Para el autor Gonzales (2009), en su investigación titulada “Los impuestos especiales como tributos medioambientales”, de la Universidad de Barcelona, expresa que los tributos con conductas privadas en defensa de determinados valores, principios o derechos que deben contar con el amparo de la Constitución de España. Sólo la defensa y promoción de tan altos ideales permite esta cierta desnaturalización que padece el instituto tributario.

Así, por ejemplo, podemos encontrar lo que se ha dado en llamar tributos de ordenamiento moral cuando sus aspiraciones no son de orden material sino preservar la salud moral de la sociedad o proteger un determinado colectivo especialmente necesitado (la infancia, la tercera edad, etc.), resguardo que, en cualquier caso, debe brindarse atendiendo al principio de proporcionalidad en el uso del tributo extrafiscal, de modo que no resulten vulnerados otros derechos también amparados por la Constitución (la libertad, la democracia, el pluralismo, la libertad de empresa y la economía de mercado, etcétera). (Rodríguez, 2012, p, 47)

Respecto a los tributos ecológicos en España, existe la Ley 18/2003, de Medidas Fiscales y Administrativas, crea cuatro impuestos, denominados Impuestos ecológicos. La utilización de los recursos sin poner en peligro la satisfacción de las necesidades de las generaciones venideras ha hecho necesaria la progresiva implantación de límites de diversa naturaleza que permitan compatibilizar el crecimiento económico con el respeto al medio ambiente.

Como medios complementarios para contribuir a la protección y defensa del medio ambiente, las medidas en materia de fiscalidad ecológica incluyen un abanico de figuras impositivas con la finalidad de estimular e incentivar comportamientos más respetuosos con el entorno natural.

Asimismo, la recaudación que proporciona esta clase de mecanismos compensará el impacto en los recursos naturales que originan las conductas humanas, contribuyendo, de este modo, a sufragar las acciones incluidas en las políticas medioambientales concretas, ya sean proyectos, ayudas o fondos destinados a situaciones de emergencia. Así pues, la fiscalidad ecológica extendió sus efectos en dos planos claramente diferenciados: por una parte, la prevención y,

por otra, la restauración de los daños ocasionados en el entorno natural.

Tabla 1: Impuestos ambientales en España

Tributo	Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera.	Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales.	Impuesto sobre depósito de residuos	Impuesto sobre depósito de residuos peligrosos
Regulación	El impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera, es un impuesto propio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se regula en la Ley 18/2003, de Medidas Fiscales y Administrativas, en el Decreto 503/2004, de 13 de octubre, regulan ciertos aspectos para aplicar Impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales y en las Órdenes de desarrollo de 22 de octubre de 2004, por las que se regula la declaración de comienzo, modificación y cese de las actividades y por la que se aprueban los modelos de pago fraccionado a cuenta y de declaración -liquidación anual.	Impuesto propio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se regula en la Ley 18/2003, de Medidas Fiscales y Administrativas y el Decreto 503/2004, de 13 de octubre, por el que se regulan determinados aspectos para la aplicación de los Impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales.	El impuesto sobre depósito de residuos radiactivos es un impuesto propio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se regula en la Ley 18/2003, de Medidas Fiscales y Administrativas con las modificaciones introducidas por la Ley 12/2006, de 27 de diciembre, sobre Fiscalidad Complementaria del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Impuesto propio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se regula en la Ley 18/2003, de Medidas Fiscales y Administrativas.
Hecho Imponible	Emisión atmosférica de dióxido de carbono (CO ₂), óxidos de nitrógeno (NO _x) u Óxidos de Azufre (SO _x)	Vertido a las aguas litorales, con los parámetros característicos establecidos en el Anexo I de la Ley, que se realice desde tierra a cualquier bien de dominio público marítimo terrestre o a su zona de servidumbre de protección.	El depósito de residuos radiactivos de baja y media actividad o de muy baja actividad en vertederos públicos o privados situados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	-
Sujetos de No Sujeción	Las emisiones procedentes de los vertederos de todo tipo de residuos y de las instalaciones destinadas a la cría intensiva de aves de corral y de cerdos recogidas en los apartados respectivos de la Ley 16/2002. Las de CO ₂ , procedentes de la combustión de biomasa, biocarburante o biocombustible, así como las realizadas desde instalaciones sujetas al régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero que constituyan emisiones en	-	Está exento el depósito de residuos procedentes de actividades médicas y científicas, así como los originados en incidentes en instalaciones industriales no sujetas a la reglamentación industrial.	-

	exceso respecto de las asignaciones individuales según su normativa reguladora, salvo el exceso que suponga incumplimiento de la obligación de entregar derechos de emisión conforme a dicha normativa.			
Sujeto Pasivo	A título de contribuyentes las personas físicas o jurídicas y las entidades que exploten las instalaciones en las que se desarrollen las actividades que determinan las emisiones a la atmósfera gravadas por este impuesto.	Son sujetos pasivos a título de contribuyentes las personas físicas o jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica a que se refiere el artículo 33 de la Ley General Tributaria o norma que le sustituya que realicen el vertido.	Son sujetos pasivos a título de contribuyentes las personas físicas o jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica, que entreguen los residuos radiactivos en un vertedero para su depósito. Tendrán la consideración de sujetos pasivos como sustitutos del contribuyente las personas físicas o jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica, que sean titulares de la explotación de los vertederos de residuos radiactivos.	Son sujetos pasivos a título de contribuyentes las personas físicas o jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica que entreguen los residuos peligrosos en un vertedero para su depósito, así como aquellas que superen el plazo máximo permitido por la Ley para el depósito temporal previo a la eliminación o valorización de los residuos sin la correspondiente autorización. Tendrán la consideración de sujetos pasivos como sustitutos del contribuyente las personas físicas o jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica a los que se refiere el artículo 33 de la Ley General Tributaria o norma que le sustituya, que sean titulares de la explotación de los vertederos de residuos peligrosos a que se refiere la letra a) del artículo 67 de la presente Ley.
Base Imponible	Cuantía de carga contaminante de las emisiones gravadas que se realicen desde una misma instalación industrial durante el periodo impositivo.	La cuantía de la carga contaminante del vertido realizado durante el periodo impositivo.	La entrega de residuos peligrosos en vertederos públicos o privados, el depósito temporal de residuos peligrosos en las instalaciones del productor, con carácter previo a su eliminación o valorización, cuando supere el plazo máximo permitido por la Ley y no exista autorización especial de la Consejería de Medio Ambiente. En el supuesto contemplado en la letra b) del artículo 67 de la	Constituye la base imponible el peso de los residuos peligrosos depositados.

			presente Ley, estará exenta la operación de entrega en vertederos públicos o privados de los residuos peligrosos depositados siempre que se acredite haber satisfecho ya el impuesto.	
Cuota Tributaria	<p>La cuota íntegra será el resultado de aplicar a la base liquidable la siguiente tarifa progresiva por tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hasta 10 unidades contaminantes 5.000 ➤ Entre 10,001 y 20 unidades contaminantes 8.000 ➤ Entre 20,001 y 30 unidades contaminantes 10.000 ➤ Entre 30,001 y 50 unidades contaminantes 12.000 ➤ Más de 50 unidades contaminantes 14.000. 	<p>La cuantía de la carga contaminante viene determinada por la suma de las unidades contaminantes de todos los parámetros característicos del vertido establecidos en el Anexo I de la citada Ley. El tipo impositivo será de 10 euros por unidad contaminante.</p> <p>La cuota íntegra será el resultado de aplicar a la base imponible el tipo impositivo establecido en el artículo anterior y el coeficiente multiplicador que corresponda en función del tipo de vertido, de la zona de emisión y del tipo de conducción del vertido</p>	<p>La norma establece un tipo impositivo de 7.000 euros por metro cúbico para los residuos de baja y media actividad y de 2.000 euros por metro cúbico para los residuos de muy baja actividad.</p> <p>La cuota tributaria será el resultado de aplicar a la base liquidable el tipo impositivo correspondiente.</p> <p>El sustituto del contribuyente deberá repercutir íntegramente el importe del impuesto sobre el contribuyente, quedando éste obligado a soportarlo.</p>	<p>La cuota tributaria será el resultado de aplicar a la base imponible los siguientes tipos impositivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> . 35 euros por tonelada de residuos peligrosos que sean susceptibles de valorización. . 15 euros por tonelada de residuos peligrosos que no sean susceptibles de valorización. <p>El sustituto del contribuyente deberá repercutir íntegramente el importe del impuesto sobre el contribuyente, quedando éste obligado a soportarlo.</p>
Deducciones	Los sujetos pasivos tendrán derecho a una deducción en la cuota íntegra por las inversiones realizadas en el período impositivo en infraestructuras y bienes de equipo orientados al control, prevención y corrección de la contaminación atmosférica.	Los sujetos pasivos tendrán derecho a una deducción en la cuota íntegra por las inversiones realizadas en el período impositivo en infraestructuras y bienes de equipo orientados al control, prevención y corrección de la contaminación hídrica.	-	-
Período Impositivo	Coincide con el año natural.	Coincide con el año natural, se devengará el 31 de diciembre de cada año.	El período de liquidación coincidirá con el trimestre natural. El sustituto del contribuyente deberá, en lugar de éste, presentar y suscribir una declaración dentro del plazo de los veinte días naturales siguientes al correspondiente período de liquidación trimestral, deberán determinar el importe de la deuda tributaria correspondiente e ingresarla. Dentro de los veinte primeros días naturales del mes de enero de cada año, el sustituto del contribuyente deberá presentar una	El período de liquidación coincidirá con el trimestre natural. El sustituto del contribuyente deberá, en lugar de éste, presentar y suscribir una declaración dentro del plazo de los veinte días naturales siguientes al correspondiente período de liquidación trimestral, y, deberán determinar el importe de la deuda tributaria correspondiente e ingresarla en el lugar y forma establecidos por la Consejería de

			declaración anual comprensiva de todos los hechos imponibles realizados en el año anterior. Impuesto sobre depósito de residuos peligrosos	Economía y Hacienda. Dentro de los veinte primeros días naturales del mes de enero de cada año, los sujetos pasivos deberán presentar una declaración anual comprensiva de todos los hechos imponibles realizados en el año anterior.
--	--	--	--	---

Elaboración Propia

México

Para México, la investigación e implementación ha sido prácticamente escasa referente al tema de tributos ambientales; sin embargo, resulta la facultad de contribuir con la prevención de delito ambientales (Arredondo, 2011, p. 62). El tipo de impuesto facultado en México se refiere a la contribución del apoyo social y político, es decir cambiar patrones de conducta, minimizar el impacto regresivo, contribuir a promover eficiencia económica, reducir externalidades y cuidar del medio ambiente (Heady, 2007). México es reconocido como el país miembro de la OCDE con menos impuestos ambientales; los que se relacionan al medio ambiente son el IEPS, ISAN y Combustibles Fósiles (Cefp, 2015).

Por otro lado, México es el país que más emisiones de CO₂ produce en América Latina según datos del Banco Mundial (2015) y el auto-transporte tiene una mayor contribución (Inegi, 2014). Por ello, el propósito que se da es de presentar un panorama general de México en torno a la implementación de un impuesto ambiental al carbono orientado al gasto en gasolina de los hogares y su progresividad, de esta manera se realiza un diagnóstico de los hogares mexicanos con base en la Enigh (2014) para analizar la implementación de un impuesto ambiental. Para finalizar, las conclusiones pertinentes.

La relación negativa que se ve en los impuestos ambientales en México, se da referencia al Gobierno Federal asociado al IEPS (Impuesto sobre Producción y Servicios), los cuales se aplican a las gasolinas y al diésel, este consumo había sido fijados por el gobierno a un menor costo. Al comparar los impuestos ambientales de México con los de otros países innovadores en políticas tributarias de carácter ambiental, observamos diversos modelos que eventualmente podrían aplicarse.

Desde el año 1997 y aprobado las modificantes de la LGEEPA, se logra cumplir con el tradicional fin fiscal y satisfacer el gestor público que generan los servicios públicos, aplicando la fiscalía ambiental, así como el derecho por uso de agua y vertidos a la misma, se vislumbraba la incipiente fiscalidad ambiental mexicana.

En Chile

En Chile se dio la Ley N° 20780 (publicada el 29 de setiembre de 2014) denominada Reforma Tributaria que modifica el Sistema de Tributación de la Renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario como es la creación de un Impuesto a la emisión de gases contaminantes que producen los vehículos, que tiene por objetivo reducir el impacto negativo en el medio ambiente. A continuación, se detalla el Impuesto a la emisión de gases contaminantes:

Tabla 2: Impuestos Ambientales en Chile

Objeto Imponible	Impuesto anual a beneficio fiscal que gravará las emisiones al aire de material particulado (MP), óxidos de nitrógeno (NOx), dióxido de azufre (SO ₂) y dióxido de carbono (CO ₂), producidas por establecimientos cuyas fuentes fijas, conformadas por calderas o turbinas, individualmente o en su conjunto sumen, una potencia térmica mayor o igual a 50 MWt (megavatios térmicos), considerando el límite superior del valor energético del combustible.
Sujeto Pasivo	El impuesto de este artículo afectará a las personas naturales y jurídicas que, a cualquier título, haciendo uso de las fuentes de emisión de los establecimientos señalados precedentemente, generen emisiones de los compuestos indicados en el inciso anterior.
Cuantía del Impuesto	En el caso de las emisiones al aire de material particulado (MP), óxidos de nitrógeno (NOx) y dióxido de azufre (SO ₂), el impuesto será equivalente a 0,1 por cada tonelada emitida, o la proporción que corresponda, de dichos contaminantes, multiplicado por la cantidad que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula: $T_{ij} = CDC_j \times CSC_{pci} \times P_{obj}$ Donde: T_{ij} = Impuesto por tonelada del contaminante "i" emitido en la comuna "j" medido

	<p>en US\$/Ton</p> <p>CDcj = coeficiente de dispersión de contaminantes en la comuna "j"</p> <p>CSCpci = Costo social de contaminación per cápita del contaminante "i"</p> <p>Pobj = Población de la comuna "j"</p>
Ente Regulador	<p>Para la aplicación de la fórmula establecida en este artículo, la Superintendencia del Medio Ambiente certificará en el mes de marzo de cada año las emisiones efectuadas por cada contribuyente en el año calendario anterior. La certificación podrá ser impugnada conforme a lo dispuesto en el artículo 55 contenido en el artículo segundo de la ley N° 20.417, suspendiéndose el giro del impuesto mientras el recurso no se encuentre totalmente resuelto.</p>
Tarifa	<p>El Costo Social de contaminación per cápita (CSCpc) asociado a cada contaminante local será el siguiente:</p> <p>Contaminante Dólares de Estados Unidos de Norteamérica:</p> <p>MP \$0.9</p> <p>SO2 \$0.01</p> <p>Nox \$0.025</p> <p>La población de cada comuna se determinará para cada año de acuerdo a la proyección oficial del Instituto Nacional de Estadísticas.</p> <p>En el caso de las emisiones de dióxido de carbono, el impuesto será equivalente a 5 dólares de Estados Unidos de Norteamérica por cada tonelada emitida. Con todo, el impuesto a las emisiones de dióxido de carbono no aplicará para fuentes fijas que operen en base a medios de generación renovable no convencional cuya fuente de energía primaria sea la energía biomasa, contemplada en el numeral 1), de la letra aa) del artículo 225 del decreto con fuerza de ley N° 4, de 2006, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, ley General de Servicios Eléctricos.</p>

Elaboración propia

En Ecuador

Se creó un Impuesto a la contaminación vehicular (IACV), mediante la reforma fiscal verde realizada durante el 2011, con la finalidad de reducir las emisiones contaminantes estimulando el uso de vehículos de menor cilindraje e incentivar el uso del transporte público. Debe decirse que, dicha reforma fiscal verde implemento además un Impuesto redimible a las botellas plásticas ya que el Estado ecuatoriano se encuentra en la búsqueda plena de cambiar hábitos de consumo, dejando en segundo plano la recaudación.

A continuación, se detalla el Impuesto a la contaminación vehicular:

Tabla 3: Impuesto a la Contaminación Vehicular en Ecuador

Objeto Imponible	Créase el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) que grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre
Hecho Generador	La contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre.
Sujeto Activo	Estado ecuatoriano. Lo administrará a través del Servicio de Rentas Internas.
Sujeto Pasivo	Personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre.

Exenciones	Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre: <ol style="list-style-type: none"> 1. Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República; 2. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, que cuenten con el permiso para su operación, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; 3. Los vehículos de transporte escolar y taxis que cuenten con el permiso de operación comercial, conforme lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; 4. Los vehículos motorizados de transporte terrestre que estén directamente relacionados con la actividad productiva del contribuyente, conforme lo disponga el correspondiente Reglamento; 5. Las ambulancias y hospitales rodantes; 6. Los vehículos considerados como clásicos, conforme los requisitos y condiciones que se dispongan en el correspondiente Reglamento; 7. Los vehículos eléctricos; y, 8. Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.
Base Imponible y Tarifas	La base imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas correspondientes. :
Factor de Ajuste	El factor de ajuste es un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado polos vehículos motorizados de transporte terrestre, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo.
Cuantía del Impuesto	La liquidación de este impuesto la realizará el Servicio de Rentas Internas; para tal efecto, se aplicará la siguiente fórmula: $IACV = [(b - 1500) t] (1+FA)$ Donde: B = base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos) T = valor de imposición específica F A= Factor de Ajuste En ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del respectivo vehículo, que conste en la Base de Datos del Servicio de Rentas Internas, en el año al que corresponda el pago del referido impuesto.

Elaboración propia

En Brasil

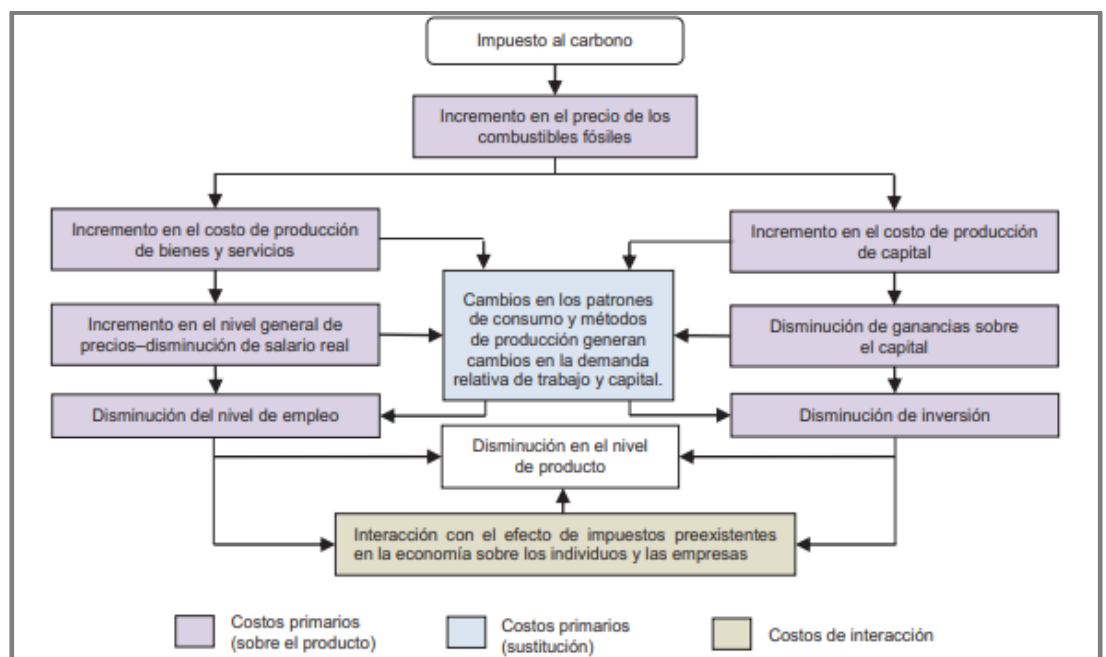
El Impuesto ambiental sobre la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS) es inter estatal es decir se aplica una tasa de entre 7% y 12% dependiendo del estado. Asimismo, el Impuesto estatal sobre la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA), se calcula en base al valor del auto y el municipio percibe ingresos derivados del mismo impuesto.

En Colombia

Su reforma se basa en dos impuestos: i) Impuesto al Carbono que grava el contenido del mismo de todos los combustibles fósiles, incluyendo los derivados de petróleo y los tipos de gas fósil que se usen para cumplir fines energéticos para combustión, ii) modificación al impuesto nacional a la gasolina o la contribución parafiscal al

combustible; esta reforma tiene su enfoque en la protección del medio ambiente, aunque el impuesto al carbono se encuentra destinado al Fondo para la sostenibilidad ambiental y desarrollo rural sostenibles de las zonas afectadas por el conflicto “Fondo para una Colombia sostenible”, con la finalidad de manejar la erosión costera, la conservación de fuentes hídricas y la protección de ecosistemas conforme a los lineamientos establecidos por el Ministerio del Ambiente. A continuación, se aprecia el diagrama de los impactos macroeconómicos potenciales de un impuesto al carbono sobre el empleo, la inversión y producto agregado.

Figura 1.- Impactos macroeconómicos potenciales del impuesto al carbono sobre el empleo, la inversión y producto agregado



Fuente: Adaptado de CBO (2013)

2.2.10. Reforma Fiscal Ambiental en Latinoamérica.

En materia fiscal verde en Latinoamérica, tenemos a los países más representativos:

Tabla 4.- Reforma Fiscal Ambiental en Latinoamérica

País	Año	Impuesto Ambiental	Organismo Regulador
Argentina	2002	Impuestos especiales sobre productos. Impuestos generales sobre consumos e insumos. Impuestos sobre las emisiones. Impuestos diferenciales (transporte).	Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).
Brasil	2010	Impuesto estatal sobre la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA)	Procuraduría General de la Hacienda Nacional
Ecuador	2012	Impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Impuesto redimible a las botellas plásticas no retornables.	Servicio de Rentas Internas (SRI)
Colombia	2012	Impuesto al Carbono. Impuesto Nacional a la gasolina o la contribución parafiscal al combustible.	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
México	2014	Impuesto al carbono. Impuesto sobre automóviles nuevos. Impuesto a los plaguicidas.	Servicio de Administración Tributaria.
Chile	2014	Impuesto a las fuentes fijas. Impuesto a los vehículos livianos más contaminantes.	Servicio de Impuestos Internos (SII).

Elaboración propia

2.2.11. Impuesto al Carbono y la Reforma Fiscal Ambiental

La Agencia Europea de Medioambiente, define la reforma fiscal ambiental como una reforma del sistema nacional de impuestos donde existe un cambio en la carga fiscal de impuestos convencionales, como aquéllos sobre el trabajo o el capital, hacia impuestos sobre actividades que dañan al medio ambiente. Así, una reforma fiscal ambiental, se debe entender como un cambio en la estructura impositiva, y no como un incremento en los impuestos.

Las reformas fiscales verdes o ambientales, instrumentadas durante la década de los noventa, se convirtieron en una herramienta incipiente pero relevante en las políticas ambientales a nivel internacional y en donde el impuesto al carbono se ha convertido en un elemento relevante en particular en países desarrollados. Finlandia introdujo un impuesto al carbono a partir de 1990, Noruega, Suecia y Dinamarca en 1991 – 1992. A partir de 2008, se aplica en Suiza y en la provincia de

Columbia Británica, Canadá. Actualmente se usa en un importante número de países de Europa, así como en Chile, México, Japón, Australia y Sudáfrica (a partir de 2016).

Figura 2.- Experiencia Internacional en la aplicación de Impuestos al Carbono

Experiencia internacional en la aplicación de impuestos al carbono			
País/región	Fecha de inicio	Tasa impositiva por tCO ₂ e (en dólares)	Principales características
Finlandia	1990	Combustibles para calefacción: 41, Otros: 83.	Aplica a todos los consumidores de combustibles fósiles, exceptuando el consumo de energía para la producción de electricidad y aviación comercial.
Noruega	1991	De 4 a 69 dependiendo del tipo y uso de combustible.	Aplica a todo el consumo de aceite mineral, gasolina y gas natural. Se exenta a las empresas incluidas en el EU ETS, excepto a la industria de extracción de petróleo en yacimientos marinos.
Suecia	1991	168,00	Aplica a todos los combustibles fósiles utilizados como carburantes y para calefacción. Se exenta a las empresas manufactureras incluidas en el EU ETS.
Dinamarca	1992	31,00	Aplica a petróleo, carbón y electricidad. La tasa impositiva crece el 1,8% anual durante el 2008-2015.
Suiza	2008	68,00	Aplica al uso de combustibles fósiles para calefacción e iluminación, generación de electricidad en plantas termoeléctricas y de ciclo combinado. No aplica para carburantes. Se exenta del pago a las empresas incluidas en el EU ETS. Puede exentarse a empresas intensivas en el uso de energía y con riesgos de competitividad para establecer metas de reducción de emisiones (legalmente vinculantes) al 2020.
Columbia Británica (Canadá)	2008	28,00	La tasa impositiva se encuentra congelada desde 2012. El gas natural y propano para calefacción están exentos en un 80%. Los ingresos fiscales se han utilizado para reducir el impuesto sobre la renta y la aplicación de créditos fiscales; sin embargo, desde su introducción se produjo una disminución neta en los ingresos fiscales.
Islandia	2010	10,00	Aplica para el uso de gasóleo, diesel, gasolina, combustóleo, gas licuado de petróleo y otro tipo de hidrocarburos. También, a los combustibles importados o procesados al interior del país. Se exenta del pago a las empresas incluidas en el EU ETS.
Irlanda	2010	28,00	Aplica a todos los consumidores de gas natural y aceite mineral. Se exenta del pago a las empresas incluidas en el EU ETS.
Australia	2012	21,54	Refiere al Carbon Pricing Mechanism (CPM) que durante el 2012-2015 opera con una tasa fija que actúa de manera efectiva como un impuesto al carbono.
Japón	2012	2,00	Aplica a todo uso de combustibles fósiles, excepto para algunos conceptos de sectores productivos como la agricultura, el transporte y la producción de electricidad. Los ingresos son utilizados para financiar medidas que reducen las emisiones de CO ₂ relacionadas al uso de energía mediante innovación en tecnología, fomento el uso de tecnología eficiente en energía y el uso de energías renovables.
Reino Unido	2013	En 2014: 15.75 A partir de 2015: 29.93	Aplica al uso de combustibles fósiles para generación de electricidad. Se limita a Gran Bretaña. El impuesto se actualiza anualmente con base al precio del carbono.
Francia	2014	En 2015: 16 A partir de 2016: 24	Aplica al uso de gas natural, combustóleo y carbón que no se considera en el EU ETS. A partir de 2015 se extiende a los combustibles para transporte y calefacción.
México	2014	De 1 a 4 dólares, dependiendo del tipo de combustible.	Aplica a las ventas e importación de combustibles fósiles del sector manufacturero. No se aplica sobre el contenido total de carbono de los combustibles, sino al diferencial de emisiones respecto al uso de gas natural. Por lo tanto, éste último está exento de su aplicación. Las compañías sujetas al pago pueden pagar mediante certificados de proyectos del Mecanismo de Desarrollo Limpio (CDM, por sus siglas en inglés) desarrollados en México.
Chile	2017	5,00	Impuesto anual que grava las emisiones de CO ₂ producidas por establecimientos cuyas fuentes fijas, son calderas o turbinas y que individualmente o en conjunto, suman una potencia térmica mayor o igual a 50MWt (megavatios térmicos), considerando el límite superior del valor energético del combustible. No aplica a fuentes fijas que operan en base a medios de generación renovable o no convencional, cuya fuente de energía primaria es la biomasa.

Fuente: Información del Banco Mundial (2014,205)

2.3. Comparación de Objetivos Específicos en la legislación nacional e internacional:

Tabla 5.- Legislación nacional e internacional

OBJETIVO ESPECÍFICO	Nº 1: Identificar si existen tributos en materia ambiental, nacionales y extranjeros	Nº 2: Determinar los ilícitos ambientales, su normativa y legislación extranjera	Nº 3: Determinar los bienes jurídicos que se ven afectados en función al delito de contaminación ambiental	Nº 4: Diseñar un proyecto de ley que incorpore el tributo medioambiental en la legislación vigente
PERU	En el Perú no existe regulación específica sobre tributos ambientales.	El código penal peruano regula delitos ambientales desde el artículo 304-307	Se protege un medio ambiente sano y equilibrado libre de contaminación: medio ambiente y la vida de las personas.	En el presente trabajo está diseñado tal proyecto de ley referente al tema
ARGENTINA	En argentina si existe regulación sobre el medio ambiente y se incorporó con la reforma constitucional de 1994	No hay regulación clara y concreta delitos contra el medio ambiente	Derecho al ambiente sano	En la constitución Ya existe regulación arts. 41 y 124, último párrafo) y de forma (art. 43).
ESPAÑA	La existencia de políticas fiscales y económicas en España están dirigidos a proteger el medio ambiente	En el código penal español Artículo 326-331	Medio ambiente adecuado	En la legislación española existe tributos ambientales en la ley de tributación medioambiental en España a nivel subcentral
CHILE	En chile existe regulación que regula la contaminación al aire	En el código penal chileno se regula estos delitos en el código penal Art. 504, 315.	Un ambiente sin contaminación	Artículo 8 de la ley numero 20.780 reforma tributaria que modifica el sistema de tributación de la renta e introduce diversos ajustes en el sistema tributario.
ECUADOR	Tiene tributos ambientales impuestas a las botellas de plásticos no retornables y la contaminación vehicular	El código penal integral ecuatoriano regula los delitos ambientales en los artículo 245-255	El propio medio ambiente	Ley de régimen tributario interno

Elaboración propia.

2.4. El delito de contaminación ambiental.

2.4.1. Los delitos ambientales en la legislación peruana

El tipo penal establecido en el art. 304 del CP dispone que la alteración, perjuicio y daño debe ser grave, y que el juez penal no será el que libremente decida si la afectación que la acción contaminante produce sobre el ambiente o sus componentes es grave o no, sino que lo determinará con base en la calificación reglamentaria realizada por la autoridad ambiental.

Con relación a ello, el artículo 149^a de la LGA dispone que en las investigaciones penales por los delitos ambientales será de exigencia obligatoria la emisión de un informe fundamentado por escrito por la autoridad ambiental, antes del pronunciamiento del fiscal provincial o fiscal de la investigación preparatoria en la etapa intermedia del proceso penal.

Al respecto, es necesario mencionar que la calificación reglamentaria no debe relacionarse con este informe técnico fundamentado exigido por la LGA. El informe fundamentado solo contiene, entre otros aspectos formales, información sobre las acciones de fiscalización ambiental realizadas o reportes presentados por los administrados involucrados en la investigación penal, es decir, describe cada circunstancia en cada caso concreto; por tanto, dicho informe no puede obtener la categoría de calificación reglamentaria, la cual se caracteriza por su aplicación general. En términos de García (2008)

“no solo un informe técnico no es una calificación reglamentaria, sino que una de sus particularidades es que carece de carácter vinculante, lo que no se condice con el tenor del tipo penal que vincula la decisión del juez a lo dispuesto reglamentariamente por la autoridad ambiental” (p. 879)

En tal sentido, el juez deberá acudir a la reglamentación, ya sea específica o general, dada por la administración pública, en la que haya establecido que determinadas conductas ocasionan un perjuicio,

alteración o daño grave al ambiente, sus componentes, salud y calidad ambiental. Sin embargo, pese a ello, el juez previamente debe considerar algunos criterios de gravedad, como por ejemplo la probabilidad mayor o menor de lesión y la dimensión de la lesión previsible en función de la extensión del espacio, la prolongación en el tiempo y la intensidad de la afectación o incidencia. (Silva, 1999, p. 79-80)

Asimismo, entre los supuestos de perjuicio, alteración o daño grave al ambiente, sus componentes, salud y calidad ambiental establecidos en la reglamentación administrativa, se encuentra el D.S. N° 057-2004-PCM - Reglamento de la Ley General de Residuos Sólidos, cuyo numeral 2 del artículo 147º, establece las infracciones graves relacionadas al inadecuado manejo de los residuos sólidos que pueda generar afectación a la salud pública y al ambiente; las diversas ordenanzas municipales que fijan las infracciones por contaminación acústica según los decibeles excedidos; la normativa por exceso de LMP en efluentes y emisiones; la normativa emitida por el OEFA referente a las actividades de su competencia (Resolución de Consejo Directivo N.º 035-2015-OEFA/CD, N.º 042-2015-OEFA/CD, N.º 043-2015-OEFA/CD), entre otras.

Conforme a lo establecido en el art. 2.22º de la Constitución Política: “Toda persona tiene derecho: (...) a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida”. Respecto a este derecho el Tribunal Constitucional ha señalado que el mismo comprende: “1) el derecho a gozar de ese medio ambiente y 2) el derecho a que ese medio ambiente se preserve”. En cuanto a esta última manifestación señala, además que: “El derecho a la preservación de un medio ambiente sano y equilibrado entraña obligaciones ineludibles, para los poderes públicos, de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. A juicio de este Tribunal, tal obligación alcanza también a los particulares,

y con mayor razón a aquellos cuyas actividades económicas inciden, directa o indirectamente, en el medio ambiente”. (Expediente N.º 0048-2004-AI, Lima: 1 de abril del 2005, f. j. n.º 18)

El reconocimiento del derecho a gozar de un medio ambiente equilibrado y adecuado, como un derecho fundamental nunca ha sido por sí solo un instrumento suficiente para lograr la protección eficaz del medio ambiente. La imposición de sanciones administrativas, no ha sido una medida muy efectiva, debido a las actividades económicas lucrativas que pueden darse el lujo de incluir en sus costos el pago de grandes multas y no obstante ello resulta ser todavía actividades muy rentables, es decir quienes contaminen, deben pagar.

En lo que se refiere a la eficacia del derecho penal como instrumento para la protección del medio ambiente en nuestro país, sin duda alguna hay mucho que decir; sin embargo, lo más preocupante desde mi perspectiva radica en que siendo el tema ambiental un problema donde están en juego muchos intereses económicos, políticos y sociales, la protección indebida de estos intereses a menudo se viene traduciendo en modificaciones legislativas de los tipos penales sobre delitos ambientales, que han generado diversos problemas de tipicidad, pero sobre todo de falta de proporcionalidad de penas en comparación con la lesividad de determinadas conductas y para muestra un botón: mientras que el delito de contaminación en su modalidad culposa se reprime con una privativa de libertad no mayor a tres años (que es el delito que cometen la mayoría de representantes de empresas mineras que realizan vertimientos con superación de límites máximos permisibles), el delito de extracción ilegal de especies acuáticas tiene una pena conminada no menor de tres años ni mayor de cinco (este delito lo puede cometer, por ejemplo, una persona que es hallada en un río con un kilo de camarón en periodo de veda).

Lamentablemente, en nuestro país, la preocupación por reprimir penalmente las conductas lesivas al medio ambiente, no surgió de la

convicción de proteger este bien jurídico fundamental, sino más bien fue una condición impuesta por los Estados Unidos de Norteamérica con la finalidad de tratar de equipar los costos de producción de sus empresas que pagan altos seguros y costos ambientales con los de las empresas nacionales que hasta hace poco más de dos décadas no destinaban recurso alguno para que sus actividades de producción fueran o dejaran de ser contaminantes.

Tal y como lo señala el Cabrera F. (2013): “La necesidad del Estado peruano por suscribir un Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de Norteamérica propició toda una reforma legislativa en varios campos de la juridicidad. Para el país del norte resulta indispensable que el Perú adecue su derecho positivo, de acuerdo a cierto estándar normativo, amén de proteger eficazmente los recursos naturales, la fauna silvestre, los derechos intelectuales y la propiedad industrial (...).

Entonces, han sido los compromisos contraídos con Estados Unidos y no la discusión deliberante de los actos involucrados los que han incidido en la reforma político-criminal de los delitos ambientales, contrario a los principios que rigen un Estado constitucional de derecho. Fue entonces, la presión internacional la que encaminó la protección jurídico-normativa. Dicha inferencia no da a entender de forma rayana que la reforma penal haya sido equivocada en todos los casos”. (p. 51-73)

La presión por lograr la aprobación del Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, determinó que en nuestro país no se realizará una discusión muy profesional acerca del contenido de los tipos penales y de la proporcionalidad de las penas, pese a que la complejidad propia de la materia ambiental así lo exigía. En ese sentido, debía tenerse en cuenta, por ejemplo, que la técnica de tipificación de los delitos ambientales por excelencia, es la de los tipos penales en blanco. Al respecto, Bramont Arias (1950) refiere que: “*La ley en blanco se limita a establecer que un género de conducta debe ser castigado con una*

determinada pena, delegando la estructuración de la acción punible en otra disposición”. (p. 23)

Por todas estas razones, desde nuestro punto de vista, hoy por hoy es de recibo en el Perú, lo señalado por Buitriago M. (2007), respecto a la situación del derecho penal ambiental en Colombia: “La conclusión evidente es que el derecho penal, al menos en sus actuales condiciones de aplicación, es un instrumento limitado para contener el deterioro del medio ambiente. La configuración de los tipos penales obedece más a la validación de los intereses del capital que a un compromiso real por la conservación del medio ambiente.

El Estado le encarga a la administración de justicia la misión de modelar la sociedad sin instrumentos razonables para hacerlo. Desde esta perspectiva, no podemos desconocer que el derecho ambiental, al menos en el ámbito de regulación del Código Penal, no es capaz de cumplir la exigencia del ‘principio de utilidad’ si asumimos como criterio de medición el nivel de ineficacia en la persecución y represión de los delitos ambientales, como fácilmente podrían constatarlo las estadísticas”. (p. 93-104)

La ausencia de una política ambiental responsable en los delitos ambientales, así como la influencia de los intereses económicos en el Poder Legislativo ha determinado, desde mi punto de vista, dos grandes problemas a los operadores jurídicos que ejercen justicia en materia ambiental.

El primero de ellos consiste en que las conductas más lesivas al medio ambiente, es decir, los delitos de contaminación, tales como la contaminación ambiental, la minería ilegal, en tráfico ilegal de residuos peligrosos, entre otros, cometidos en su mayoría por personas y representantes de empresas con gran poder económico, no se encuentran debidamente tipificadas, se reprimen con bajas penas,

requieren de actividad probatoria compleja y además, en la mayoría de estos casos, es posible recurrir a los mecanismos de simplificación procesal como el principio de oportunidad etc., generando hasta cierto punto una situación de impunidad ambiental.

La ausencia de una política criminal ambiental responsable, así como la influencia de los intereses económicos en el Poder Legislativo de nuestro país, ha determinado que las conductas más lesivas al medio ambiente, es decir, los delitos de contaminación (...) sean reprimidos con penas benignas, mientras que las conductas menos lesivas al medio ambiente como los delitos contra los recursos naturales, se reprimen con pena más gravosas, generando una situación de desproporcionalidad de penas.

El segundo problema se refiere a los delitos contra los recursos naturales que en su gran mayoría son cometidos por agricultores y/o pescadores artesanales, personas de bajos recursos económicos y de bajo nivel de instrucción, donde las penas son más gravosas, y no es posible optar por el principio de oportunidad a pesar que existe un grave problema de tipicidad debido a que tanto el tipo penal como la norma administrativa no ha establecido un límite mínimo de cantidad o peso respecto de los recursos indebidamente extraídos, capturados o cazados, lo que está generando la imposición de diversas sentencias por conductas escasamente lesivas al bien jurídico protegido, generando hasta cierto punto un abuso del poder penal.

2.4.2. El bien jurídico tutelado ambiental

Antiguamente desde los inicios de las manifestaciones de organización y con respecto a la actualidad el ser humano guarda una gran importancia en función a la protección de sus bienes principalmente aquellos que se encuentran en su clase económica dominante. Se llegan a mantener en las normas jurídicas sancionadas con la finalidad

de generar un poder social y colaborar con la protección de la coerción y la coacción social. (Andaluz, 2009, p.102)

Los bienes que ayudan a la protección de la vida, el cuerpo, la salud, integridad, la vivienda, la administración y jurisdicción son aquellos que estas resguardadas por la misma sociedad civilizada a través de sus legislaciones. Hace muchos años el ser humano se ha dado cuenta y tiene en conocimiento que como bien importante es el objeto de amenaza el cual por lo tanto tiene que generar mayor protección en relación al medio ambiente. Por tal motivo es necesario que se declare como un bien jurídico y que se le brinde protección, no por lo legislativo sino por la conciencia madura de distinguir el peligro que este medio está corriendo. (Foy, 2003, p.15).

“La educación ambiental es aquel medio en donde se debe respaldar el cuidado del medio ambiente, pues negativamente hay una conciencia jurídica con respecto a los seres humanos en cumplir con las normas legales, además se debe ter una disposición motivada por la educación, es decir, para que los seres humanos cumplan la facultad de velar y cuidar el bien jurídico, medio ambiente, éstas deben haber sido instruidas de tal forma que les nazca respetar el ecosistema en donde habitan. (Nuevalos, 2005)

La integridad del medio ambiente es una respuesta que el mismo gobierno debe generar con respecto al mantenimiento del medio ambiente donde se debe tener en cuenta que como muestra la moral en los espacios del mismo estado.

El estado debe tener en cuenta las políticas que ayuden a desarrollar lo económico social para poder aumentar el nivel de población, concediendo que haya un medio objetivo que ayuda a la existencia idónea de la actuación personal relacionada al dictado conductual de la misma norma, esto se puede generar a través de la propaganda y la publicidad, con la finalidad de evitar que se llegue a una contradicción

entre lo que se exige realizar y lo que puede ser posible de realizar. (Sánchez, 2008, p.6).

En lo que se refiere a la eficacia del derecho penal como instrumento para la protección del medio ambiente en nuestro país, sin duda alguna hay mucho que decir; sin embargo, lo más preocupante desde mi perspectiva radica en que siendo el tema ambiental un problema donde están en juego muchos intereses económicos, políticos y sociales, la protección indebida de estos intereses a menudo se viene traduciendo en modificaciones legislativas de los tipos penales sobre delitos ambientales, que han generado diversos problemas de tipicidad, pero sobre todo de falta de proporcionalidad de penas en comparación con la lesividad de determinadas conductas, mientras que el delito de contaminación en su modalidad culposa se reprime con una privativa de libertad no mayor a tres años (que es el delito que cometen la mayoría de representantes de empresas mineras que realizan vertimientos con superación de límites máximos permisibles), el delito de extracción ilegal de especies acuáticas tiene una pena conminada no menor de tres años ni mayor de cinco (este delito lo puede cometer, por ejemplo, una persona que es hallada en un río con un kilo de camarón en periodo de veda).

2.4.3. El daño ambiental

Actualmente, el mundo y en especial nuestro país sufre grandes problemas ambientales, el cambio climático, deforestación, destrucción de la capa de ozono, contaminación del suelo, aire y agua, ruido, mal manejo de residuos sólidos, extinción de bosques, depredación de flora, fauna y recursos genéticos, entre otros, que afectan a la colectividad sin distinción alguna; así pues, el Derecho Penal juega un rol trascendental en la defensa del bien jurídico del medio ambiente. En esa misma línea, el papel que desempeñan los fiscales especializados en materia ambiental es fundamental para investigar y acusar a los imputados, con elementos de convicción suficientes para que el juez

resuelva sancionar a los responsables por sus conductas antijurídicas, tipificadas en el título XIII.

La imposición de una obligación de reparación civil en el proceso penal presupone la verificación de la existencia de un daño causado. El daño ambiental se define como: “Todo cambio perjudicial en las características físicas, químicas, o biológicas del aire, tierra o agua que pueda afectar nocivamente la vida humana y las materias primas”. Se podría afirmar entonces que el daño ambiental es toda acción, omisión, comportamiento, acto, que altere, menoscabe, trastorne, disminuya o ponga en peligro inminente algún elemento constitutivo del concepto ambiente. (Gonzales, 2001 p. 69)

Conforme a lo señalado en el art. 142.2 de la *Ley General del Ambiente*, se tiene que:

Se denomina daño ambiental a todo menoscabo material que sufre el ambiente y/o alguno de sus componentes, que puede ser causado contraviniendo o no disposición jurídica, y que genera efectos negativos actuales o potenciales. (p. 70)

Ahora bien, el delito de contaminación ambiental tiene varias modalidades por lo que es tanto un delito de lesión como un delito de peligro, en ese sentido conforme a la redacción el tipo penal se exige que la acción contaminante “cause o pueda causar perjuicio, alteración o daño grave al ambiente o sus componentes, la calidad ambiental o la salud ambiental”.

De lo señalado en el párrafo anterior se puede concluir que a efecto de establecer la forma de reparación civil, es de vital importancia determinar previamente ante que modalidad delictiva del delito de contaminación nos encontramos ya que podría darse el caso en que se haya causado perjuicio, alteración o daño grave al ambiente, en cuyo

caso tendríamos un daño actual, concreto objetivo y presente en algunos de los elementos del medio ambiente o también podríamos encontrarnos ante la posibilidad de que se cause un perjuicio, alteración o daño grave al ambiente, en cuyo caso nos encontraríamos ante un supuesto de daño futuro, que es el que resulta de un hecho ya ocurrido, cuyos efectos nocivos no han desarrollado aún todas sus consecuencias, pero que se espera que de acuerdo al curso ordinario de los acontecimientos lo hagan. (Osterling, 2016 p. 25)

El daño ambiental que se genera en la comisión de un delito de contaminación presenta una concepción doctrinaria y características particulares en comparación al daño civil tradicional; por ello, los conflictos sobre esta materia no podrán ser resueltos eficazmente con las normas del Código Civil (arts. 1969 y 1970) por ser estas insuficientes; una mayor precisión es la establecida en las disposiciones normativas contenidas en la Ley General del Ambiente.

Ante un daño actual, objetivo y presente en alguno de los elementos del medio ambiente, podemos adoptar medidas de reparación de la zona afectada por ejemplo una reforestación de un bosque o el retiro del suelo contaminado, etc.

Ante la posibilidad de un daño futuro pueden dictarse medidas de prevención o también medidas de monitoreo permanente que permitan impedir o reducir las consecuencias del daño ambiental. (Ley General del Ambiente, 2005 p. 137).

2.4.4. Hecho o conducta dañosa

Tratándose de la reparación civil por comisión de un delito, se tiene que el hecho o conducta dañosa, es precisamente la conducta descrita en

el tipo penal. Conforme a lo establecido en el art. 304 del CP, incurre en delito de contaminación ambiental:

El que, infringiendo leyes, reglamentos o límites máximos permisibles, provoque o realice descargas, emisiones, emisiones de gases tóxicos, emisiones de ruido, filtraciones, vertimientos o radiaciones contaminantes en la atmósfera, el suelo, el subsuelo, las aguas terrestres, marítimas o subterráneas, que cause o pueda causar perjuicio, alteración o daño grave al ambiente o sus componentes, la calidad ambiental o la salud ambiental, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro años ni mayor de seis años y con cien a seiscientos días-multa.

Si el agente actuó por culpa, la pena será privativa de libertad no mayor de tres años o prestación de servicios comunitarios de cuarenta a ochenta jornadas.

En el delito de contaminación las conductas dañosas son las siguientes: i) provocar, o ii) realizar, cualquiera de las siguientes acciones: a) descargas; b) emisiones; c) emisiones de gases tóxicos; d) Emisiones de ruido; e) filtraciones; f) vertimientos; y g) radiaciones. Todas estas conforme se desprenden del propio tenor del tipo penal deben de ser contaminantes. (Silva, 2015, p. 53-54)

Para el autor García (2015)

“Para definir cómo tiene lugar la acción contaminante, el tipo penal utiliza dos verbos distintos: provocar y realizar. La diferencia entre ambos verbos rectores debe ubicarse a nivel de la ejecución del hecho. Mientras que el verbo provocar se refiere a una actuación intermediada por otros, el verbo realizar se ajusta a la ejecución directa de la acción contaminante”. (p. 866)

2.4.5. Relación de causalidad entre el daño causado y la conducta dañosa

Entre la acción u omisión del agente y el daño producido debe de existir una relación de causalidad, es decir el hecho debe ser el antecedente y el daño la consecuencia de este, para poder atribuir la responsabilidad y exigir la reparación de los daños ambientales. Por ejemplo: la empresa X realiza el vertimiento de Diesel al mar de Ilo, realizados los análisis posteriores se comprueba que se han superado estándares de calidad de agua de mar para hidrocarburos totales de petróleo, es decir existe una relación de causalidad entre el hecho contaminante y la contaminación del agua de mar producida.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 146º de la *Ley General del Ambiente*, existe una serie de supuestos que pueden ser considerados como causas eximentes de responsabilidad, esta supuestos son los considerados en la doctrina como supuestos de ruptura del nexo causal, en ese sentido se señala:

No existirá responsabilidad en los siguientes supuestos: a) cuando concurren una acción u omisión dolosa de la persona que hubiera sufrido un daño resarcible de acuerdo con esta Ley; b) cuando el daño o el deterioro del medio ambiente tenga su causa exclusiva en un suceso inevitable o irresistible; y, c) cuando el daño o el deterioro del medio ambiente haya sido causado por una acción y omisión no contraria a la normativa aplicable, que haya tenido lugar con el previo consentimiento del perjudicado y con conocimiento por su parte del riesgo que corría de sufrir alguna consecuencia dañosa derivada de tal o cual acción u omisión. (p. 70)

La necesidad de exigir una reparación in natura en los delitos de contaminación ambiental no deriva únicamente de la naturaleza de la reparación civil en un proceso penal, sino que, además, tiene un sustento normativo propio que claramente exige que así sea; en ese sentido, debe de tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 147º de la Ley General del Medio Ambiente.

En el primer caso, nos encontramos ante un supuesto de hecho propio de la víctima, en el segundo ante los ya conocidos caso fortuito o fuerza mayor, mientras que en el tercer supuesto ante el consentimiento de la víctima. Tanto el primer como el tercer supuesto aplican únicamente en los casos en que además del daño ambiental exista también daño a la salud de un grupo determinado de personas.

2.4.6. Antijuridicidad de la conducta

No se debe confundir la antijuridicidad de la conducta exigida como uno de los elementos para configuración del tipo penal de contaminación, es decir la ausencia de causas de justificación, con la antijuridicidad de la conducta establecida como elemento de la reparación civil.

Conforme a lo establecido en el artículo 304º del Código Penal, incurre en delito de contaminación ambiental: “El que, infringiendo leyes, reglamentos o límites máximos permisibles, provoque o realice descargas [...]”. De lo señalado anteriormente, podemos concluir que la antijuridicidad de la conducta contaminante deviene que dicha conducta previamente se encuentra prohibida expresamente o tácitamente en una ley o un reglamento o también se realiza con superación a los límites máximos permisibles.

Esto significa que sólo hay responsabilidad cuando el sujeto causante del daño actuó abiertamente en contra de las normas ya establecidas.

Por ejemplo, se realiza un vertimiento de agua al mar con alto contenido de plomo sin contar con la autorización correspondiente emitida por la autoridad ambiental es decir la Autoridad Nacional del Agua, etc. (Vidal, 2015, p. 85)

2.4.7. Factores de atribución

El factor de atribución objetivo es una característica propia del daño ambiental y tiene como sustento el hecho de que en la mayoría de casos nadie quiere voluntariamente causar un daño al medio ambiente, sino que este daño se produce como consecuencia de una actividad riesgosa o peligrosa como los son las actividades industriales, que a su vez generan una importante rentabilidad económica.

En ese sentido el art. 144 de la Ley General del Ambiente, establece:

La responsabilidad derivada del uso o aprovechamiento de un bien ambientalmente riesgoso o peligroso, o del ejercicio de una actividad ambientalmente riesgosa o peligrosa, es objetiva. Esta responsabilidad obliga a reparar los daños ocasionados por el bien o actividad riesgosa, lo que conlleva a asumir los costos contemplados en el artículo 142 precedente, y los que correspondan a una justa y equitativa indemnización; los de la recuperación del ambiente afectado, así como los de la ejecución de las medidas necesarias para mitigar los efectos del daño y evitar que éste se vuelva a producir. (p. 70)

2.4.8. Perjuicio, alteración o daño en la estabilidad de los ecosistemas

Ahora bien, corresponde analizar sobre la base de qué criterios se aplicarán estos conceptos en el bien jurídico penalmente protegido: estabilidad de los ecosistemas.

Caro (1999) adopta el criterio de la capacidad de resistencia de los ecosistemas, sosteniendo que:

“la estabilidad es [...] la capacidad o las posibilidades del ecosistema de resistir a las perturbaciones externas, de origen natural o humano. Por cierto, esa capacidad de resistencia no puede verse perturbada por cualquier actividad humana, sino por aquellas que al generar un gran impacto ambiental disminuyen las condiciones que permiten la estabilidad, es decir, que alteran gravemente la composición del agua, de la atmósfera o de los suelos, o disminuyen la biodiversidad”. (p. 277 y 278).

Esto implicaría que los efectos de alteración, perjuicio o daño se determinarían sobre la resistencia de un ecosistema.

En el derecho comparado, Alastuey (2004), parte del criterio de la capacidad de regeneración de los ecosistemas. Aduce que:

“el desequilibrio del ecosistema, esto es, la lesión del bien jurídico, se dará cuando se produzca un menoscabo en esa capacidad de regeneración. La capacidad de recuperación de un sistema natural (resiliencia) hace referencia a la rapidez con que un ecosistema vuelve a su estado anterior después de haber sido perturbado”. (pág. 66-67)

En virtud de ello, se cometerá el tipo penal cuando las conductas ilícitas ambientales sean aptas para producir un perjuicio, alteración o daño en la capacidad de regeneración del ecosistema.

Sobre estas posturas, considero que tanto la resistencia como la regeneración de los ecosistemas requieren de un estudio técnico científico exhaustivo que analice la capacidad de soporte o reconstrucción de los mismos ante las perturbaciones que puedan generarse, lo que implicaría, incluso, años de investigación para llegar a una conclusión.

Además, estos criterios, no consideran que los ecosistemas, la mayoría de veces, no se encuentran en su estado natural, dado que algunos ya están alterados (altamente contaminados), ya sea por factores naturales o humanos; en tal sentido, no podría calificarse una conducta como un delito ambiental, pues ya no podría hablarse de una lesión o puesta en peligro grave de un bien jurídico que ya se encuentra deteriorado, ya sea porque el bien jurídico no resistirá más o porque su regeneración se tornaría más lenta.

Por esta razón, estimo que debe tenerse en cuenta lo establecido en el art. 9 de la LGA, el cual dispone que la finalidad de la política ambiental es mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo. De esta manera, se debe proteger la permanencia de ecosistemas saludables, viables y sobre todo funcionales.

Sobre el funcionamiento de los ecosistemas, García (2008) ha mencionado que: *“la lesividad al medio ambiente o sus componentes no se expresa como destrucción o eliminación, sino como pérdida o peligro concreto de pérdida de su estabilidad funcional”* (p. 887).

Este criterio debe entenderse como el conjunto de funciones físicas, biológicas y químicas que cumplen los ecosistemas, y que permiten la interrelación de sus componentes.

Conforme a ello, el perjuicio, alteración y daño se determinará sobre el criterio de funcionamiento de los ecosistemas. No obstante, este criterio debe ir de la mano con el criterio del estado anterior propuesto por Silva (1999), quien explica que se podrá determinar la afectación del bien jurídico cuando los sistemas naturales se encuentran en desequilibrio, el cual no debe ser entendido como la situación en que los sistemas naturales se encuentren inalterados. (p. 80)

La acción típica puede afectar (o ser apta para afectar) el equilibrio de un sistema natural, aunque con anterioridad a la realización del acto de contaminación dicho ecosistema hubiese sido objeto ya de intervenciones humanas que hubiesen supuesto un menoscabo para ellos.

Este autor propone partir del estado del sistema natural anterior a la realización de la conducta respecto de la cual se trata de determinar su relevancia penal, es decir, para él, equilibrio equivale a estado anterior y el desequilibrio equivaldría a la alteración del estado anterior. (Silva, 1999, p. 80)

En este sentido, se advierte que si un ecosistema ya se encuentra afectado pero aun así proporciona sus funciones físicas, biológicas y químicas, y a su vez, garantiza la calidad ambiental para las personas que se sirven de ese ecosistema, se podrá determinar el perjuicio, alteración y daño con base en ese estado en el que se encuentra e imputar el delito de contaminación ambiental; así como se podrá archivar un caso si el estado anterior de un ecosistema es excesivamente deplorable, imposible de ser más contaminado, que ya

no podría existir mayor lesión para ese bien jurídico, tal como se explica en el siguiente ejemplo:

La acción típica puede afectar (o ser apta para afectar) el equilibrio de un sistema natural, aunque con anterioridad a la realización del acto de contaminación dicho ecosistema hubiese sido objeto ya de intervenciones humanas que hubiesen supuesto un menoscabo para ellos.

Caso: Durante los años ochenta en la unidad minera X, las empresas A, B y C realizaron constantes derrames de relaves en la laguna Y, suceso que hizo que este cuerpo receptor se encuentre altamente contaminado. En el 2011, un equipo de evaluación de calidad del MINAM determinó que la laguna Y ya no filtra sus aguas y que se encuentra altamente degradada, pues ya no soporta existencia de flora y fauna en ella. En el 2012, la empresa D se instaló en la unidad minera X a fin de desarrollar sus actividades; posteriormente, durante una supervisión por parte de la autoridad ambiental competente para verificar el cumplimiento de las obligaciones ambientales, se determinó que los efluentes líquidos minero-metalúrgicos de dicha empresa superan en un 100 % los límites máximos permisibles en el parámetro Cianuro, los cuales descargan directamente a la laguna Y en este supuesto, desde mi punto de vista, no existirá una lesión o puesta en peligro grave del bien jurídico “estabilidad del ecosistema”, por más que se hayan excedido los límites máximos permisibles, toda vez que el componente ambiental agua (laguna Y) se encontraba altamente contaminado; por lo tanto, el estado anterior de ese ecosistema impide que se configure el tipo penal y se impute dicha conducta a la empresa D.

2.5. Gestión Ambiental

En nuestro país, el sistema de gestión ambiental funciona de la siguiente manera: cualquier proyecto o actividad de inversión pública, privada o mixta y que sea pasible de causar impactos negativos en el ambiente deberá obtener como condición para su inicio o ejecución la aprobación de su instrumento de gestión ambiental, Estudio de Impacto Ambiental en adelante, (EIA).

Sin este requisito tampoco se podrá obtener licencia o autorización alguna, lo cual se encuentra estipulado en la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento.

El instrumento de gestión ambiental, EIA, contiene compromisos ambientales como, por ejemplo, el tratamiento de efluentes, de descargas, etc., compensación o mitigación de impactos negativos en el ambiente causados por la actividad o proyecto y es a través de estos estudios o instrumentos de gestión ambiental que el Estado representado por determinadas autoridades u organismos puede fiscalizar el cumplimiento de tales compromisos y así supuestamente mantener una adecuada política ambiental orientada a la prevención de la afectación del medio ambiente.

Las actividades que estaban en curso al momento de la dación de la norma tenían un determinado plazo para adecuarse, es decir, también presentarían un instrumento de gestión ambiental de adecuación pasible de fiscalización.

Las autoridades administrativas que fiscalizan ambientalmente las actividades o proyectos sujetos al sistema nacional de evaluación de impacto ambiental dependiendo del sector al que pertenezcan, por ejemplo, sector minería, sector agricultura, sector producción tienen su propia política ambiental y con base en esta cuentan con normatividad

que contempla infracciones y sanciones ambientales; asimismo, cada sector tiene particularidades técnicas, de acuerdo a las cuales se han diseñado determinados compromisos y obligaciones, como, por ejemplo, la exigencia de contar con un seguro ambiental en caso se susciten emergencias ambientales y tenga que ejecutarse un determinado plan de contingencia para la remediación del ambiente afectado.

Es en este marco de gestión ambiental que la contaminación tiene diferentes formas de tratamiento, según sus causas y el grado de afectación, los cuales van desde amonestaciones hasta sanciones penales.

Un recurso que se tuvo en cuenta como política ambiental en América Latina es la utilización de instrumentos administrativos, es decir se ha priorizado el uso de limitaciones, requerimientos y permisos por parte del Estado para evitar el consumo excesivo de los recursos del medio ambiente. Sin embargo, su efectividad ha sido bastante cuestionada, como por ejemplo las críticas que hace el Centro Latinoamericano de Ecología Social - CLAES al respecto: “En América parte Sur se llega a un aumento de la protección de la superficie, a pesar de eso hay muchas áreas que no han implementado medidas de protección para que haya un mejor manejo de los limitados y la dotación de recursos humanos y financieros”.

Lo señalado, ha permitido fomentar otro tipo de medidas que contribuyan a la conservación del ecosistema que han sido poco exploradas, salvo ciertas excepciones como la implementación de una política fiscal encaminada a fortalecer los objetivos medioambientales a través de la introducción de tributos ambientales como es el caso de países de la Unión Europea, sistemas que aún no han sido consolidados en América Latina y que requiere una mayor planificación para su correcta ejecución”, trazando como objetivos estatales, los que

aplica con la finalidad de recaudar los ingresos necesarios para cumplir su política en general, y no sólo eso sino que, además el Estado como política fiscal impulsa la generación de incentivos con mira a la inversión y producción que sean amigables con el medio ambiente.

2.6. Organismo Nacional y la protección al medio ambiente

El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) es un organismo público técnico especializado, adscrito al Ministerio del Ambiente, encargado de la fiscalización ambiental y de asegurar el adecuado equilibrio entre la inversión privada en actividades económicas y la protección ambiental. El OEFA es, además, el ente Rector del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental (SINEFA).

El OEFA se creó en el año 2008 mediante Decreto Legislativo N° 1013 – Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, e inició sus actividades de fiscalización ambiental directa en el año 2010 (Ley N° 28611).

La fiscalización ambiental que desarrolla el OEFA es un macro proceso integrado por las siguientes funciones:

- La función evaluadora: comprende la vigilancia y monitoreo de la calidad del ambiente y sus componentes (v. gr. agua, aire, suelo, flora y fauna). Además, implica la identificación de pasivos ambientales del Subsector Hidrocarburos.
- La función de supervisión directa: contempla la verificación del cumplimiento de obligaciones ambientales fiscalizables. Asimismo, comprende la facultad de dictar medidas preventivas, mandatos de carácter particular y requerimientos de actualización de instrumentos de gestión ambiental.

- La función de fiscalización y sanción: comprende la investigación de la comisión de posibles infracciones administrativas, y la imposición de sanciones, medidas cautelares y correctivas.
- La función de aplicación de incentivos: mediante la cual se administra el Registro de Buenas Prácticas Ambientales y se otorgan incentivos para promover el sobrecumplimiento de la normativa ambiental.

A la fecha, se encuentran bajo la competencia del OEFA los sectores de minería (mediana y gran minería), energía (hidrocarburos y electricidad), pesquería (procesamiento pesquero industrial y acuicultura de mayor escala) e industria manufacturera (rubros de cerveza, papel, cemento, curtiembre, fundición de metales, biocombustible, elaboración de bebidas, elaboración de azúcar y otros).

Las demás actividades económicas se encuentran bajo la competencia de las Entidades de Fiscalización Ambiental (EFA) de ámbito nacional, regional o local, que conforman el SINEFA. Respecto de dichas entidades, el OEFA ejerce una función normativa y una función supervisora a las EFA.

En materia de Organismos Vivos Modificados (OVM), el OEFA es competente para la vigilancia, control, supervisión, fiscalización y sanción en cuanto al cumplimiento de obligaciones fiscalizables relacionadas a la liberación de OVM.

La fiscalización ambiental que realiza el OEFA promueve una protección ambiental efectiva a través de la transparencia, la participación ciudadana y la capacitación en fiscalización ambiental. Para ello, cuenta con el Servicio de Información Nacional de Denuncias Ambientales (SINADA) mediante el cual todo ciudadano puede presentar una denuncia respecto a hechos que podrían constituir infracciones ambientales y realiza diversos talleres, foros, entre otros

espacios académicos dirigidos a la población en general. (Ley N° 28611).

La eficiente fiscalización ambiental del OEFA crea y fortalece lazos de confianza entre la población y las empresas. La pronta identificación de incumplimientos a la normativa ambiental previene la génesis de conflictos socio ambientales, y en aquellos casos en los que persiste la conflictividad, el OEFA cumple un importante rol en la gestión de los citados conflictos, brindando información técnica en los espacios de diálogo a efectos de facilitar la adopción de acuerdos.

2.7. Referencias Estadísticas:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que en 2012 la contaminación del aire en el mundo generó tres millones de muertes prematuras al año, siendo su efecto mayor en las megaciudades. En Lima, la capital del Perú con más de diez millones de habitantes, el 80% de la contaminación del aire proviene del parque automotor, y en los últimos 20 años la cantidad de vehículos motorizados se ha incrementado notoriamente (WHO, 2016).

Según la Encuesta de Recolección de Información Básica de Transporte Urbano en el área metropolitana de Lima y Callao, realizada el 2012 por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), el número de viajes que se realizan al día es de 22,3 millones, de ellos 16,9 millones corresponden a vehículos motorizados, y se estima que las cifras aumenten junto con las emisiones de gases vehiculares.

Las autoridades tratando de mitigar este problema implementaron estrategias orientadas a reducir las emisiones. La eliminación del plomo de la gasolina determinó una drástica reducción de la contaminación de plomo. Igualmente, se estableció la reducción del contenido de azufre en el diésel, la obligatoriedad de las revisiones

técnicas vehiculares, y una disminución de la antigüedad permisible para la circulación vehicular.

A pesar de ello, la OMS en 2014 reportó que Lima es la ciudad con mayor contaminación en América Latina, lo que hace pensar que estas estrategias no fueron suficientes para reducir la contaminación o que las causas procedan de otras fuentes.

Asimismo, el Congreso de la República e instituciones gubernamentales peruanas han realizado estrategias para disminuir los problemas de contaminación del aire. Mediante los incisos 7.1 a 7.7 del artículo 161° de la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 27972), se acordó planificar, regular y gestionar el transporte público, privado, motorizado menor y no motorizado; así como también, se estableció un monitoreo de los sistemas de señalización, terminales terrestres, tránsito peatonal, entre otros.

En el Perú, el marco regulatorio para el control de la calidad del aire y de las emisiones contaminantes se ha construido desde el año 2003. Los primeros estándares de calidad del aire se aprobaron en el año 2003 y los sectores de hidrocarburos, pesquería, cemento, minero metalúrgico y transporte vehicular ya cuentan con límites máximos permisibles (LMP).

El Ministerio del Ambiente está desarrollando un sistema nacional para la elaboración de inventarios de Gas de Efecto Invernadero (GEI), denominado Infoaire, el cual permitirá, a través de arreglos institucionales, la recolección de datos y la coordinación para la elaboración periódica de inventarios.

El Perú cuenta con un inventario de emisiones estimado al 2014 con la información de los planes de acción 2005-2006 de 13 ciudades, así como de ciudades realizados en el año 2014.

Se cuenta, además, con un inventario de GEI realizado el año 2010 (124 109,14 Gg CO₂e), el cual comparativamente a los inventarios de los años 1994 (120 023 Gg CO₂e) y año 2000 (98 816,36 Gg CO₂e), presenta un incremento de las emisiones. Este inventario se mide en gigagramos de CO₂ equivalente (Gg CO₂e).

El Ministerio del Ambiente está desarrollando también un sistema nacional para la elaboración de inventarios de GEI, denominado Infocarbono, que permita a través de arreglos institucionales, la recolección de datos y la coordinación para la elaboración periódica de inventarios.

En el Perú, las actividades socioeconómicas son generadoras de emisiones gaseosas, y estas se encuentran reguladas por un marco legal que establece el cumplimiento de LMP. Esta norma proporciona los criterios de calidad exigidos para las fuentes puntuales de emisión de contaminantes atmosféricos, con la finalidad de prevenir riesgos a la salud y el ambiente.

Actualmente, los sectores regulados son: cerveza, cemento, curtiembre, papel y pesquería (Ministerio de la Producción); minero-metalúrgica, hidrocarburos (Ministerio de Energía y Minas); así como las emisiones del parque automotor (Ministerio de Transportes y Comunicaciones).

Los sectores son los responsables de la aprobación de sus instrumentos de gestión ambiental: Programa de Adecuación de Manejo Ambiental (PAMA), estudio de impacto ambiental (EIA) y diagnóstico ambiental preliminar (DAP).

Este último contiene las medidas de control y programas de monitoreo de misiones, por lo cual remiten a la autoridad competente sus reportes de emisiones de contaminantes atmosféricos provenientes de

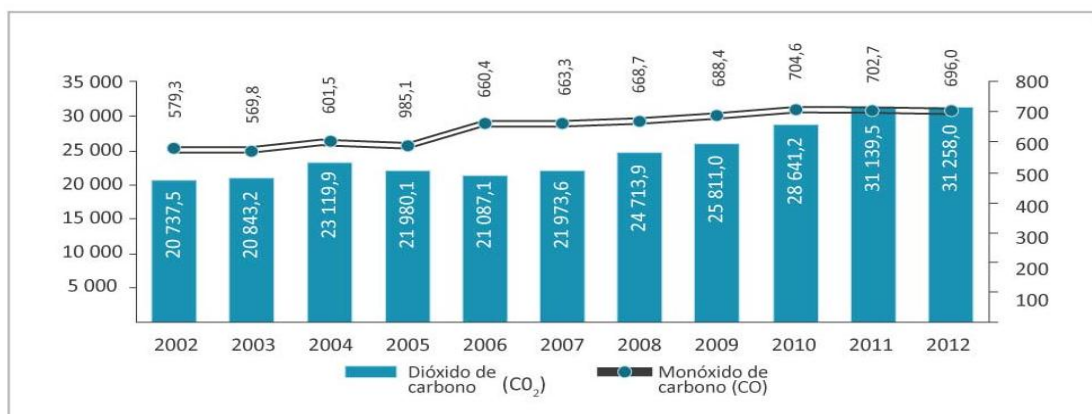
conductos o chimeneas de los procesos productivos y para el parque automotor a través de las revisiones técnicas.

En el sector hidrocarburos, las mayores emisiones atmosféricas son el metano (CH₄) y el dióxido de azufre (SO₂). En el país solo están reguladas las emisiones provenientes del upstream (explotación y refinación).

Las emisiones generadas en la comercialización no están reguladas. las emisiones reguladas corresponden a las actividades de explotación y refinación, que han sido estimadas a partir del consumo de combustibles por actividades a escala nacional; es decir, a partir del consumo final de consumo energía comercial.

En ese sentido, los parámetros de dióxido de carbono (CO₂) y monóxido de carbono (CO) muestran un crecimiento anual a partir del año 2006 para adelante, con un incremento de 4 % en promedio.

Figura 3.- Emisiones contaminantes en el sector hidrocarburos, 2002 – 2012 (Miles de Toneladas).
Perú: Dióxido de Carbono (CO₂) y Monóxido de Carbono (CO) en el Aire, 2002 – 2012 (10⁶ Kg)

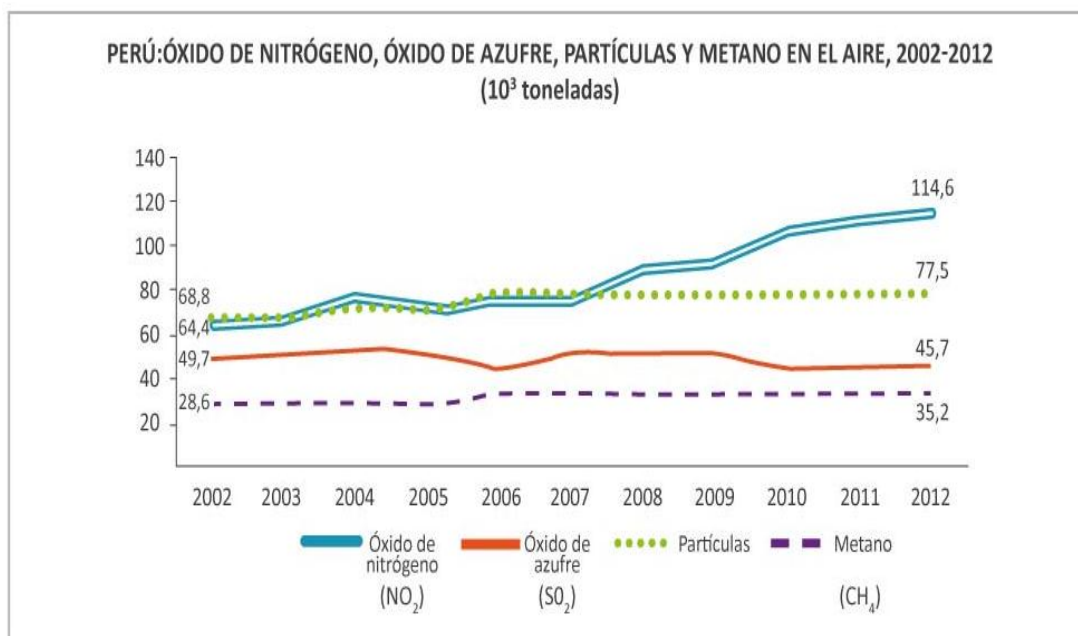


Fuente: Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

En el sector transporte, se presenta una tendencia orientada al incremento de nuevas unidades con tecnología EURO III y EURO IV, los cuales tienen un bajo nivel de emisiones. El ritmo bajo el cual se vienen incorporando al parque vehicular estas unidades es de aproximadamente 120 000 vehículos nuevos por año. Sin embargo, hasta al momento no se ha implementado de manera consistente un programa de retiro de unidades antiguas (chatarreo).

Respecto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx), partículas y metano (todos, gases efecto invernadero) en el aire en el periodo 2002-2012, también han sido evaluados a partir del consumo final de consumo energía comercial. En consecuencia, estos parámetros evaluados muestran una tendencia de incremento para el NOx de 77%, partículas de 12%, metano 23%. Respecto al SOx, este tiene una disminución del 9%, lo que se debe básicamente a la disminución de azufre en los combustibles en 50 ppm en cinco ciudades estratégicas: Lima y Callao, Arequipa, Cusco, Puno y Madre de dios; regiones que representan el 75% del parque automotor.

Figura 4.- Emisiones de contaminantes en el sector hidrocarburos, 2002 – 2012 (Miles de Toneladas).



Fuente: Ministerio de Energía y Minas (MINEM)

En el Perú, el parque vehicular se incrementó en 63% en los últimos 10 años, al pasar de 1,3 millones de unidades, a 2,2 millones de vehículos, según el documento estadístico Parque Vehicular en la Comunidad Andina 2004-2013.

Es importante mencionar que las políticas de gobierno de los años noventa propiciaron el incremento desmesurado de la importación de vehículos usados, principalmente a diésel, y en su gran mayoría para realizar servicios de transporte público.

A la fecha, el ingreso de vehículos usados está restringido por las nuevas medidas tomadas.

Figura 5.- Parque Vehicular a escala nacional, 2004 – 2013 (Miles de Vehículos).

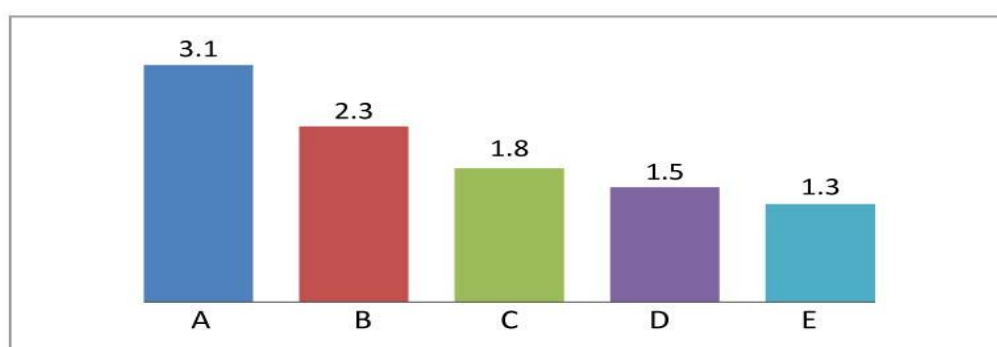
País	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Perú	1 361	1 440	1 474	1 534	1 641	1 733	1 850	1 980	2 138	2 223

Fuente: Ministerio de Transportes de Comunicaciones (MTC). Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)

En Lima y el Callao, en el año 2012, según la Encuesta Lima cómo vamos, se estimó que el número de viajes que se generan al día en la ciudad de Lima Metropolitana y el Callao, es 22,3 millones, de los cuales 16,9 millones corresponden a vehículos motorizados, el resto, 5,4 millones, son peatonales.

Por tanto, la tasa de viaje por día se ha estimado en 2,4 viajes. Si este dato se analiza por estrato económico, se desprende que, a mayores ingresos, mayores son los números de viajes.

Figura 6.- Tasa de Viaje por día según estrato socioeconómico 2012



Fuente: Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)

Se cuenta con información del cálculo de las emisiones de contaminantes al aire que tienen como origen el parque automotor que circula en el área metropolitana de Lima-Callao, y la estimación de emisiones se realizó sobre una base de 870 033 unidades.

Figura 7.- Emisiones de Contaminantes provenientes del parque automotor (2000 – 2025)

Años	CO	HC	NOx	PM ₁₀
2000	535 620	104 220	89 880	14 550
2001	562 930	108 360	94 460	15 290
2002	593 870	112 960	99 660	16 130
2003	629 480	118 180	105 640	17 090
2004	668 480	123 860	112 200	18 140
Proyecciones al...				
2005	668 510	127 000	115 560	18 720
2010	845 560	150 130	141 970	22 980
2015	1 053 550	180 080	176 940	28 660
2020	1 344 370	221 270	225 860	36 600
2025	1 715 580	273 230	288 280	46 730

Fuente: Comité de gestión de la iniciativa de aire Limpio para Lima y Callao (CGIALLC)

En el caso de las emisiones de CO, los vehículos a los que les corresponde el mayor porcentaje son los automóviles, con un 83,79%, y de este porcentaje, el 48,94 % le corresponde a los “taxis”.

En el caso de los hidrocarburos, la situación es la misma, ya que el mayor porcentaje le corresponde a los automóviles, con un 72,97 % (“taxis”, un 40,71 %).

Para el caso de los óxidos de nitrógeno y de las partículas menores a 10 micras, la mayor responsabilidad se encuentra en los buses de transporte público y en las camionetas rurales usadas en transporte público.

Además de las nueve millones de muertes prematuras para el año 2060, que se esperan a nivel mundial debido a la contaminación del

aire, este fenómeno le costará al mundo US\$2,6 billones anuales, o el 1% de su PBI, según cifras de la OCDE.

El valor económico de atender la contaminación del aire se basa en el costo del tratamiento de las enfermedades que esta puede generar en las personas (neumopatías, cáncer e incluso la muerte), así como en caídas en la productividad laboral.

De acuerdo a un estudio a nivel mundial de la OCDE, el costo de este tipo de contaminación fue de US\$176 mil millones y se perdieron 3,7 mil millones de días laborales en el 2015.

Y si bien no existen a la fecha estudios con cifras exactas para el Perú, se sabe, eso sí, que hasta el 2016 el 71% de las 42 municipalidades en Lima no supervisa la calidad del aire, de acuerdo a la OEFA, y que, en el mismo año, la OMS calificó a Lima como la ciudad con el aire más contaminado de Latinoamérica.

Carlos Posada, director ejecutivo del Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima, señala: *“Hay países que invierten en evitar enfermedades, hay otros que invierten mucho presupuesto en curar a su gente. El Perú está en el segundo lugar”*.

Cabe resaltar que, solo considerando al Perú, se ocasionan anualmente alrededor de 5 mil fallecimientos por contaminación de aire, según la OMS.

Los impuestos relacionados con el medio ambiente desempeñan un papel cada vez más importante en muchos países. En los 22 países de ALC para los que se dispone de datos, los ingresos fiscales relacionados con el medio ambiente ascendieron a un promedio del

1.1% del PIB en 2017, un nivel inferior al promedio de la OCDE del 1.6% del PIB.

Los ingresos fiscales provenientes de la energía, más comúnmente de los impuestos especiales sobre el diesel y la gasolina, representaron la mayor proporción de ingresos fiscales relacionados con el medio ambiente en la región de América Latina y el Caribe (0.7% del PIB en promedio), alrededor de dos tercios de los ingresos fiscales relacionados con el medio ambiente.

A estos les siguieron los ingresos por concepto de impuestos sobre vehículos de motor y servicios de transporte, que representaron la mayor parte del resto. Los ingresos tributarios recaudados en otras bases relacionadas con el medio ambiente fueron insignificantes en la región de ALC.

En los últimos años, Chile, México y Colombia han introducido importantes reformas fiscales verdes. Estos incluyen la introducción de impuestos al carbono que son impuestos a los combustibles fósiles y / o vehículos motorizados, en función de su contenido de carbono.

En América Latina, los ingresos tributarios captados a través de impuestos relacionados con el medio ambiente ponen de manifiesto grandes diferencias entre los países.

Las últimas cifras disponibles muestran que estos recursos aportan un promedio cercano al 1,3% del PIB y al 6,4% de la recaudación total, con escasas variaciones respecto a los valores observados en período anteriores; para el conjunto de países miembro de la OCDE (incluidos Chile y México), las cifras promedio son levemente mayores en el monto expresado en relación al PIB, pero similar en su peso relativo dentro de la carga tributaria total (véase la figura 7).

Destacan, no obstante, las brechas existentes entre países de América Latina, donde la tributación relacionada con el medio ambiente tiene un peso específico distinto según cada país: mientras en un extremo se pueden mencionar a Costa Rica, Honduras, la República Dominicana, e incluso Paraguay, en todos los cuales estos recursos representan más del 10% de la recaudación tributaria con valores entre el 1,5% y el 2,5% del PIB en 2016, otros países como el Brasil, Colombia, El Salvador o el Perú muestran cifras muy poco significativas para estos conceptos, tanto en términos del PIB como del total recaudado.

Cabe señalar que estas diferencias, que también se observan claramente entre los países desarrollados, responden a una serie de factores que dificultan la comparación internacional y exigen adoptar una mirada global que abarque las distintas consideraciones.

Por ejemplo, la gran mayoría de estos instrumentos son impuestos al consumo o la producción de carácter selectivo, es decir que gravan de manera diferencial a determinados bienes con un potencial impacto medioambiental, que, como se ha podido comprobar para el caso del tabaco y del alcohol, tienen desigual relevancia en las estructuras tributarias de América Latina por razones intrínsecas a los propios países.

Además, la contabilización de impuestos relacionados con el medio ambiente, de acuerdo a la metodología convencional, excluye a los impuestos generales como el IVA que, aun cuando se apliquen a las mismas bases imponibles, poseen una importancia relativa superlativa en varios países de la región.

En la figura 8, se aprecia la estructura de la tributación relacionada con el medio ambiente de la mayoría de los países de América Latina.

En general, y en consonancia con lo que se ha observado también en los países desarrollados, se comprueba que la mayor parte de estos recursos tributarios provienen de la aplicación de impuestos sobre productos energéticos, principalmente sobre los combustibles fósiles líquidos.

El conjunto de tributos sobre el transporte muestra también una significativa relevancia, aunque solo en un grupo más acotado de países (sobresalen el Brasil, Costa Rica y el Uruguay), mientras que impuestos ambientales más específicos en cuanto a sus bases imponibles solo aparecen en contados casos.

Figura 8.- Ingresos Tributarios derivados de Impuestos Ambientales 2006, 2011 y 2016

País	En porcentajes del PIB			En porcentajes del total		
	2006	2011	2016	2006	2011	2016
Argentina	1,21	1,09	1,23	4,81	3,71	4,00
Bolivia (Estado Plurinacional de)	2,21	1,49	1,48	11,48	6,77	5,68
Brasil	1,01	0,92	0,77	2,90	2,77	2,40
Chile	1,05	1,05	1,22	4,77	4,97	6,03
Colombia	0,71	0,55	0,69	3,72	2,94	3,47
Costa Rica	2,38	2,26	2,24	11,38	10,64	10,02
Ecuador	0,16	0,29	0,44	1,27	1,65	2,18
El Salvador	0,47	0,60	0,68	2,65	3,33	3,40
Guatemala	1,12	0,78	1,02	8,16	6,13	8,15
Honduras	3,02	2,43	2,51	17,13	14,42	11,81
México	0,24	0,33	1,54	1,96	2,54	9,79
Nicaragua	1,55	1,41	1,54	9,07	6,97	6,78
Panamá	0,47	0,26	0,82	0,00	0,00	0,00
Paraguay	1,44	1,42	1,45	12,84	11,33	10,91
Perú	0,91	0,57	0,46	5,08	3,10	2,87
República Dominicana	2,42	2,25	1,89	17,75	18,18	14,01
Uruguay	2,06	1,69	1,79	8,19	6,37	6,46
América Latina (17 países)	1,32	1,14	1,28	7,25	6,22	6,35
OCDE (36 países)	2,36	2,28	2,35	7,05	6,99	6,89

Fuente: Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL)

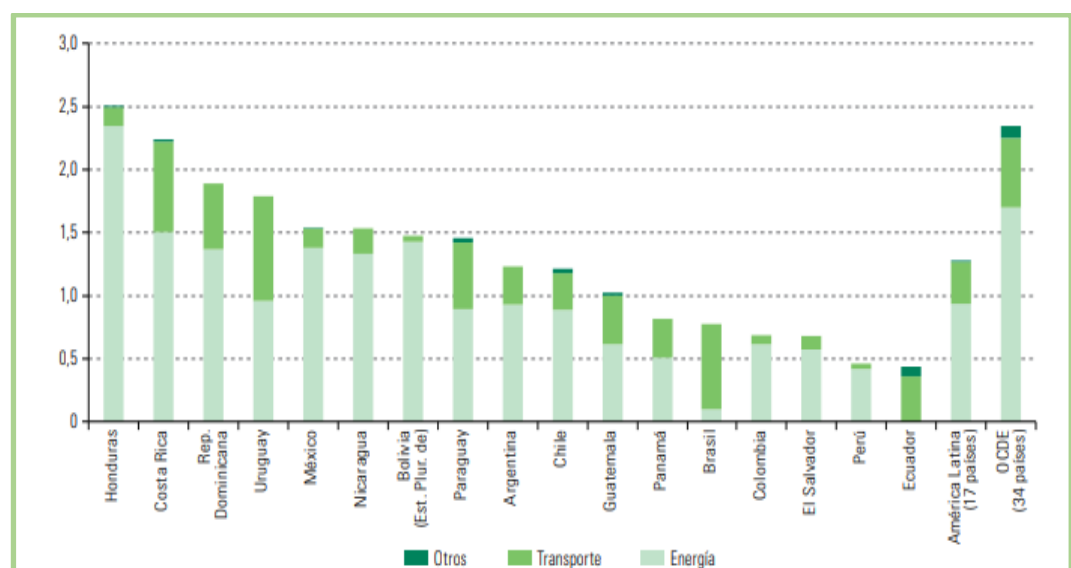
De los rasgos comunes que caracterizan a la tributación vinculada al medio ambiente en América Latina, la preponderancia de los impuestos energéticos y, en ese grupo, de los impuestos sobre las gasolinas y el diésel, y de los tributos sobre vehículos automotores, es uno de los elementos a destacar. Aunque comparten aspectos en cuanto a la lógica que puede justificar su reforma con objetivos de protección ambiental, estas dos formas de tributación merecen ser analizadas por separado.

Por un lado, debe señalarse que la imposición sobre los combustibles es, quizás, la que mayor complejidad técnica muestra en un gran número de países debido, entre otros factores, a: i) las implicancias sectoriales y económicas asociadas, ii) los múltiples objetivos que pueden moldear las reformas tributarias específicas, iii) las restricciones que cada país enfrenta en relación con la disponibilidad física de hidrocarburos y la dependencia de numerosas industrias respecto de este insumo, y iv) las variantes utilizadas en el diseño tributario de estos impuestos para dar cuenta de la volatilidad típica de los precios internacionales de estos productos.

En algunos países de la región, incluso se han utilizado tratamientos diferenciales dentro del mismo gravamen de acuerdo al destino (uso) específico del combustible o a la localización geográfica de los centros de producción dentro de un mismo país.

Además, resulta un hecho conocido que, históricamente, la idea de utilizar los impuestos sobre productos energéticos y, particularmente los gravámenes sobre los combustibles, como herramientas de política pública para corregir comportamientos privados nocivos continúa siendo una alternativa válida para los países de la región. Para ello es necesario retomar el razonamiento plasmado a lo largo de estas páginas (véase figura 7), a partir del cual los impuestos correctivos tienen el potencial de incidir sobre los precios de determinados bienes cuyo consumo se busca desalentar, favoreciendo una reducción en las cantidades demandadas y una mejora del bienestar general por la mitigación del impacto ambiental de los comportamientos contaminantes.

Figura 9.- Estructura de la tributación relacionada con el medio ambiente 2016 (en porcentajes del PBI)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL)

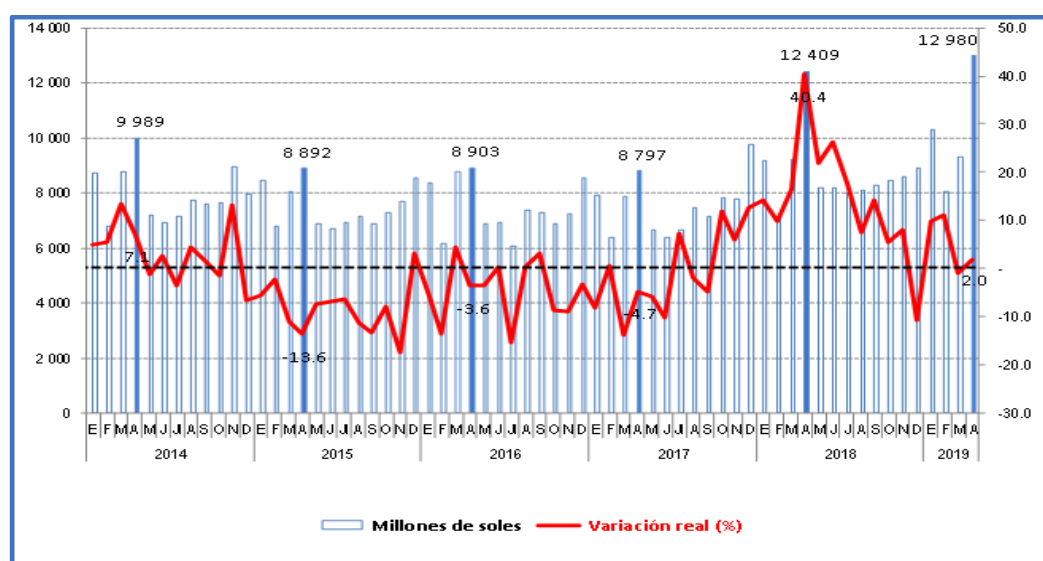
Perú:

En abril 2019, los Ingresos Tributarios del Gobierno Central ascendieron a S/. 12 980 millones, cifra que representó un incremento del 2,0%. Según componentes principales, los tributos internos crecieron 4,0%, excepto los tributos aduaneros que disminuyeron 3,0%. Por su parte las devoluciones crecieron 9,7%

El Impuesto a la Renta recaudado en abril disminuyó 2,6%, explicado por los menores pagos por Regularización de Renta (-13,4%), Régimen MYPE Tributario (-8,7%), y Régimen Especial de Renta (-6,3%). Dichos resultados se vieron atenuados principalmente por los mayores pagos de Otras Rentas (creció 46,3%), y Renta de Primera Categoría (creció 2,0%).

En cuanto al Impuesto General a las Ventas Total, creció 0,9% debido a los mayores pagos del IGV Interno (creció 5,2%), atenuado por los menores pagos por IGV Importaciones, que se redujo 4,9%. Por su parte el Impuesto Selectivo al Consumo, creció 22,7%.

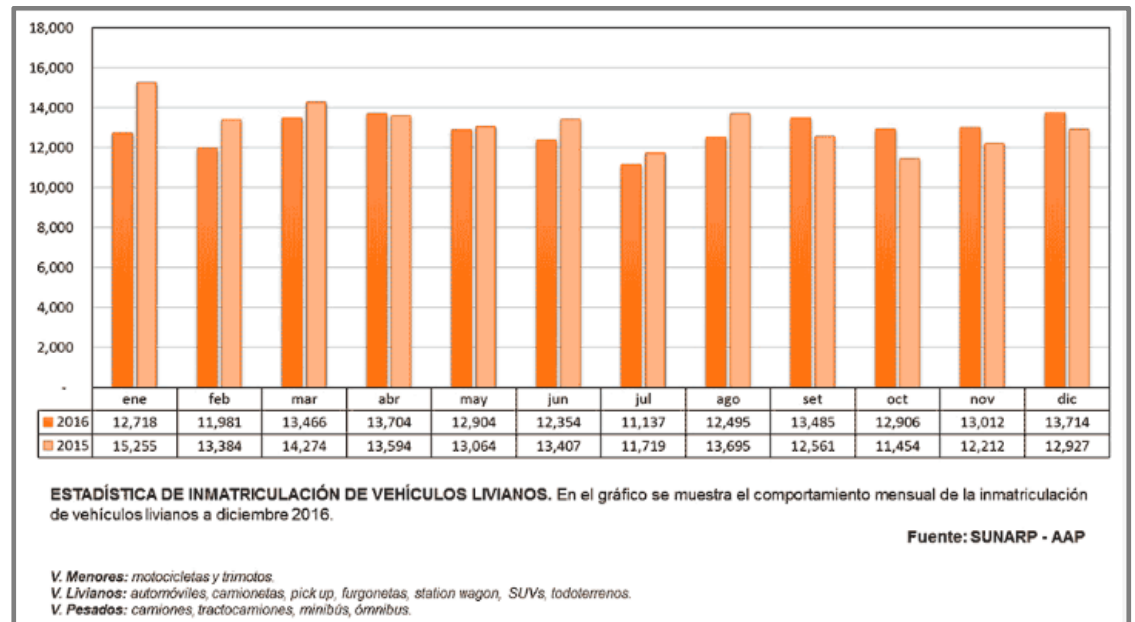
Figura 10.- Ingresos Tributarios del Gobierno Central 2014 – 2019
En Millones de soles y variación real (%)



Fuente: SUNAT

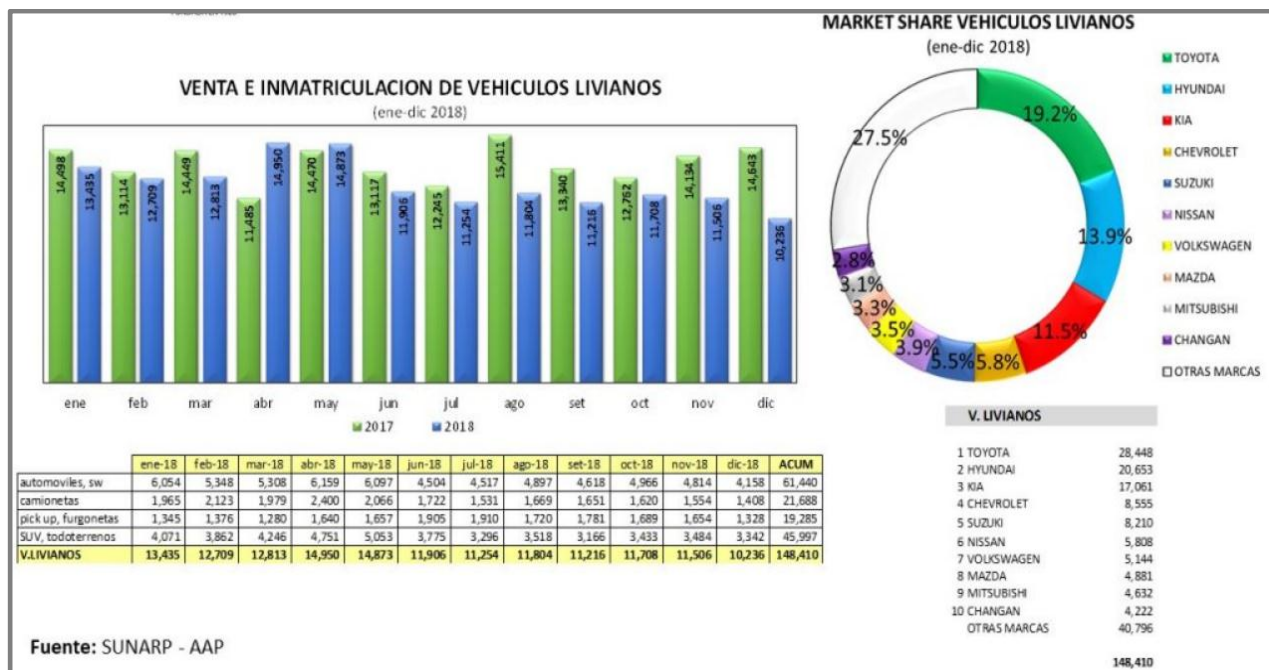
2.7.1. Estadística de Inmatriculación de Vehículos Livianos en Perú

Figura 11.- Período 2015 – 2016:



FUENTE: ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ

Figura 12.- Período 2017 – 2018:



FUENTE: ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ

CAPITULO III

CONTRASTACION DE LA HIPOTESIS

3.1. Unidad de análisis.

Se va utilizar el método científico, el cual consiste en analizar a realidad observada que es materia de investigación, describiéndola detalladamente en todos sus aspectos y dimensiones; luego, siguiendo el procedimiento de la abstracción científica, el cual consiste en encontrar las causas lógicas que están motivando el problema materia de investigación, de esta manera demostrar mi hipótesis y plantear un proyecto de ley para erradicar parte del problema.

3.2. Población.

La población es el conjunto de todos los individuos que se desean investigar, en la presente investigación, la población estuvo constituida por Abogados especialistas en derecho penal y ambiental.

Tabla 6: Datos de los informantes según el cargo que desempeñan

Descripción	Nº	%
Abogados especialistas en derecho penal y ambiental.	3297	100%
Total de informantes	185	100%

Fuente: Propia de la Investigación.

3.3. Muestra

La población de informantes para los cuestionarios los Responsables, jueces y fiscales del distrito judicial de Piura.

Fórmula:

$$n = \frac{Z^2 (N) (p) (q)}{Z^2 (p) (q) + e^2 (N-1)}$$

Dónde:

n = Muestra

(N) = 3297 "Población total"

(p)(q) = 0.1275 "Proporción máxima que puede afectar a la muestra"

Z = 1.96 "El 95% de confianza de nuestro estudio"

e = 0.05 "Margen de error"

$$(1.96)^2 (3297) (0.1275)$$

$$\Rightarrow n = \frac{(1.96)^2 (3297) (0.1275)}{(1.96)^2 (0.1275) + (0.05)^2 (3297-1)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{(3.8416) (3297) (0.1275)}{(3.8416)(0.1275) + (0.0025) (3296)} \Rightarrow n = \frac{1,614.883788}{(0.489804) + (8.24)}$$

$$\Rightarrow n = \frac{1,614.883788}{8.729804} \Rightarrow n = 184.985 \Rightarrow n = 185$$

3.4. Métodos para la recolección de datos.

3.4.1. Métodos Generales.

El Método Inductivo: Parte de lo particular para llegar a lo general. Análisis de caso por caso en relación a la aplicación de tributos ambientales.

El Método Deductivo: Parte de lo general para llegar a lo particular.

3.4.2. Métodos Específicos.

El Método Inductivo: Parte de lo particular para llegar a lo general.
Análisis de caso por caso en relación a tributos medio ambientales y delito de contaminación ambiental.

El Método Deductivo: Parte de lo general para llegar a lo particular.

3.5. Técnicas de recolección de datos.

- a) **Encuesta.** Ficha de encuesta tipo cuestionario se aplicó al personal de SUNAT, personal de OEFA y Abogados.
- b) **El fichaje.** - Fichas textuales y resumen para el recojo de información a las fuentes de información para el marco teórico.

3.6. Análisis estadísticos e interpretación de datos.

Presentación de Datos. - Los datos obtenidos serán presentados de la siguiente manera (Castañeda, 2010, p. 30):

- a.- Los datos cualitativos, serán presentados en fichas.
- b.- Los datos cuantitativos, serán presentados en cuadros y gráficos.
- c.- También podrá incluirse fotografías y filmaciones editadas.

Procesamiento de Datos. - Estado a lo precedentemente expuesto, el trabajo de gabinete comprenderá el siguiente procedimiento:

Tabulación de datos; a los datos que hayan pasado el procedimiento de crítica y discriminación de datos, y que se encuentran presentados en fichas, cuadros, gráficos y otros, se le asignará un código a cada

ficha, cuadro, gráfico u otro, el cual se hará teniendo en cuenta el esquema de investigación que se anexa al final del presente proyecto de investigación. (Castañeda, 2010, p. 26)

Tratamiento de datos Los datos que hayan sido tabulados, serán ordenados de acuerdo al código que se les haya asignado, para su correspondiente análisis, conforme a lo propuesto en el método de análisis, expuesto precedentemente. (Castañeda, 2010, p. 26)

CAPITULO IV

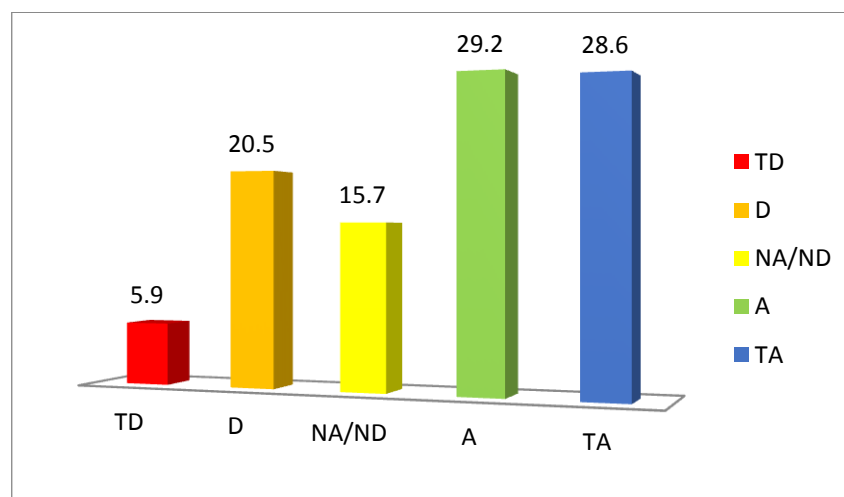
RESULTADOS

4.1. Resultados en tablas y figuras

Tabla 7.- La aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú.

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	11	5,9
D	38	20,5
NA/ND	29	15,7
A	54	29,2
TA	53	28,6
Total	185	100,0

Figura 13.- ¿Considera usted que con la aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú?



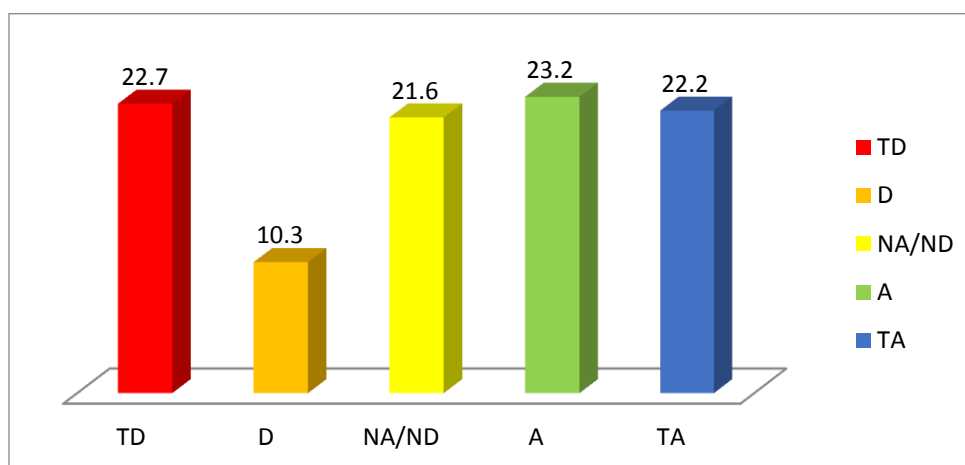
Fuente: Del autor

Descripción 1: Los resultados en función a si considera usted que con la aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú, se ha obtenido un resultado de: totalmente en desacuerdo 5,9%, en desacuerdo 20,5%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 15,7%, de acuerdo 29,2%, totalmente de acuerdo 28,6%.

Tabla 8.- Políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	42	22,7
D	19	10,3
NA/ND	40	21,6
A	43	23,2
TA	41	22,2
Total	185	100,0

Figura 14.- ¿Considera usted que en la legislación peruana existen regulaciones de políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales?



Fuente: Fuente: Del Autor

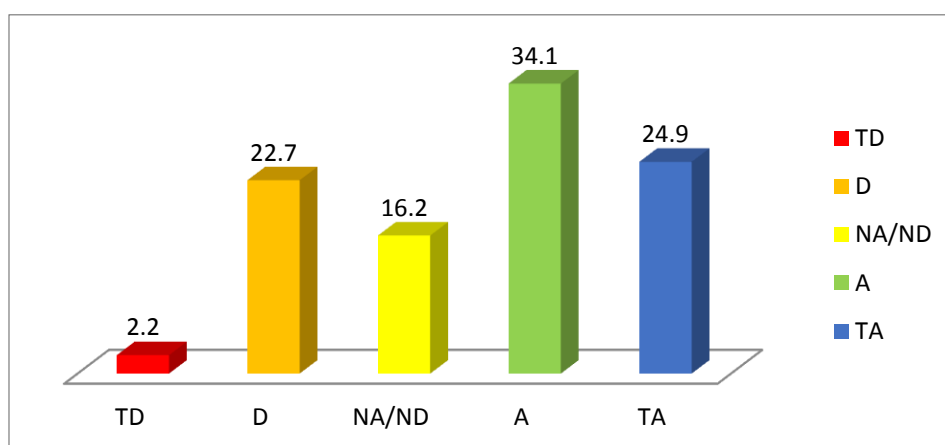
Descripción 2: Los resultados en función a si considera usted que en la legislación peruana existen regulaciones de políticas tributarias como

herramientas de control frente a daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 22,7%, en desacuerdo 10,3%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 21,6%, de acuerdo 32,2%, totalmente de acuerdo 22,2%.

Tabla 9.- Sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	4	2,2
D	42	22,7
NA/ND	30	16,2
A	63	34,1
TA	46	24,9
Total	185	100,0

Figura 15.- ¿Considera usted que en los daños ambientales se deben aplicar sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias?



Fuente: Del Autor

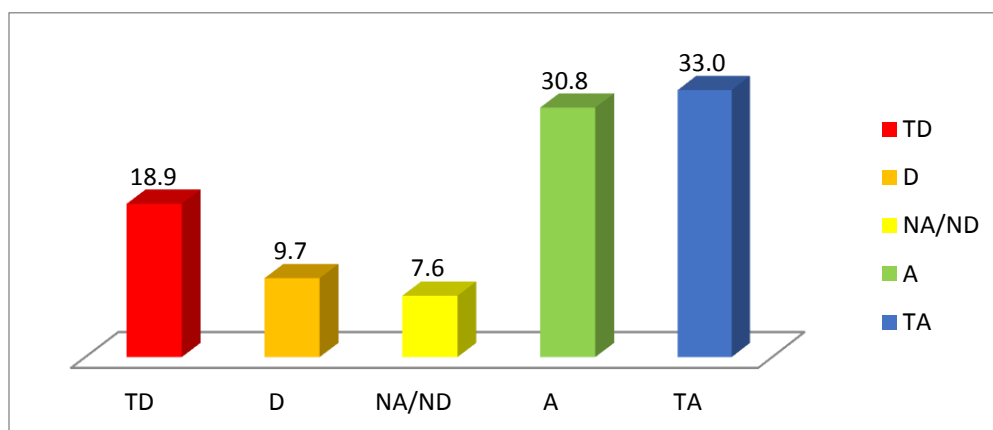
Descripción 3: Los resultados en función a si considera usted que en los daños ambientales se deben aplicar sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias se tiene que: totalmente en desacuerdo 2,2%, en desacuerdo 22,7%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 16,2%, de acuerdo 34,1%, totalmente de acuerdo 24,9%.

Tabla 10.- Las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	35	18,9
D	18	9,7
NA/ND	14	7,6
A	57	30,8
TA	61	33,0
Total	185	100,0

ambientales

Figura 16.- ¿Cree usted que las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales?



Fuente: Del autor

Descripción 4: Los resultados en función a si cree usted que las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales se tiene

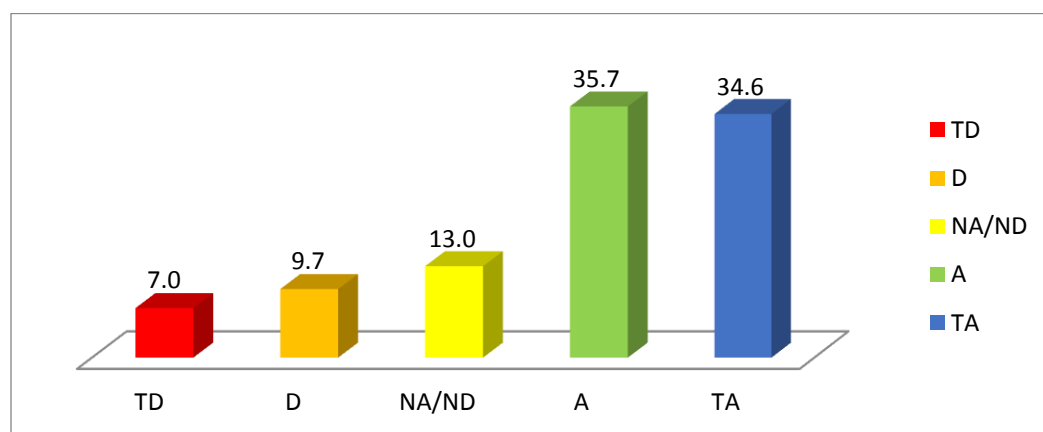
que: totalmente en desacuerdo 18,9%, en desacuerdo 9,7%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 7,6%, de acuerdo 30,8%, totalmente de acuerdo 33,0%.

Tabla

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	13	7,0
D	18	9,7
NA/ND	24	13,0
A	66	35,7
TA	64	34,6
Total	185	100,0

11Las políticas tributarias

Figura 17.- ¿Considera usted que las políticas tributarias se deben aplicar tanto a personas naturales y a personas jurídicas, quienes son los principales causantes de daños ambientales?



Fuente: Del Autor

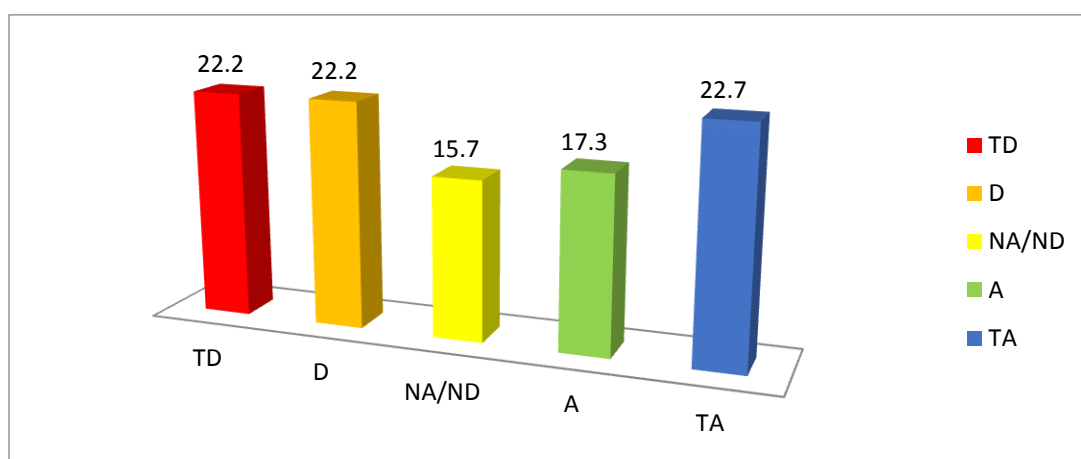
Descripción 5: Los resultados en función a si considera usted que las políticas tributarias se deben aplicar tanto a personas naturales y a personas jurídicas quienes son los principales causantes de daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 7,0%, en desacuerdo 9,7%, ni de

acuerdo ni en desacuerdo 13,0%, de acuerdo 35,7%, totalmente de acuerdo 34,6%.

Tabla 12.- Daños ambientales en el Perú

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	41	22,2
D	41	22,2
NA/ND	29	15,7
A	32	17,3
TA	42	22,7
Total	185	100,0

Figura 18.- ¿Considera usted que los daños ambientales en el Perú son causados en su mayoría por empresas industriales y transnacionales?



Fuente: Del Autor

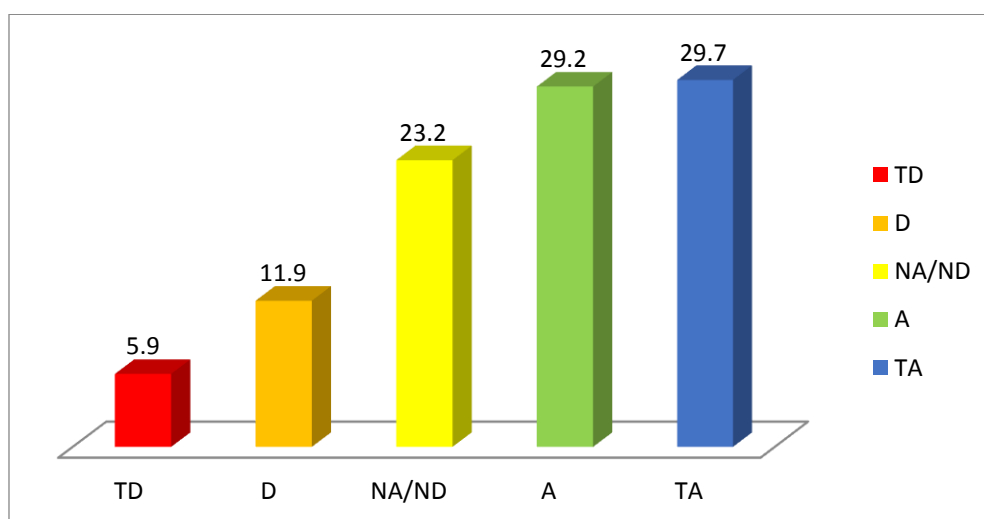
Descripción 6: Los resultados en función a si considera usted que los daños ambientales en el Perú son causados en su mayoría por empresas industriales y transnacionales se tiene que: totalmente en desacuerdo 22,2%, en desacuerdo 22,2%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 15,7%, de acuerdo 17,3%, totalmente de acuerdo 22,7%.

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
-------------	------------	------------

TD	11	5,9
D	22	11,9
NA/ND	43	23,2
A	54	29,2
TA	55	29,7
Total	185	100,0

Tabla 13.- Políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales

Figura 19.- ¿Considera usted que en el Perú existe legislación que regule las políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales?



Fuente: Del Autor

Descripción 7: Los resultados en función a si considera usted que en el Perú existe legislación que regule las políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 5,9%, en desacuerdo 11,9%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 23,2%, de acuerdo 29,2%, totalmente de acuerdo 29,7%.

Tabla

Los

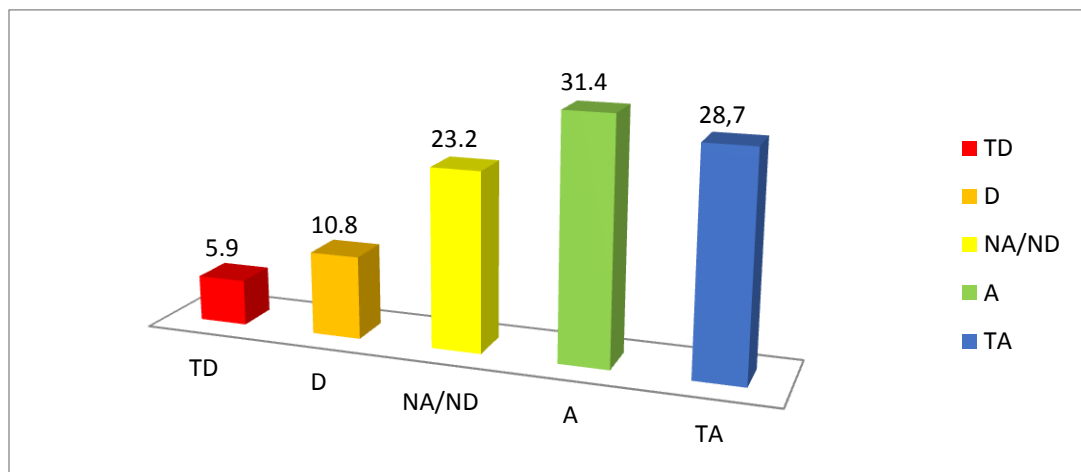
Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	11	5,9
D	20	10,8
NA/ND	43	23,2
A	58	31,4
TA	53	28,7
Total	185	100,0

14.-

daños

ambientales en la actualidad

Figura 20.- ¿Cree usted que los daños ambientales en la actualidad traen como consecuencias los cambios climáticos?



Fuente: Del Autor

Descripción 8: Los resultados en función a si cree usted que los daños ambientales en la actualidad traen como consecuencia los cambios climáticos, se tiene que: están totalmente en acuerdo 5,9%, en desacuerdo 10,8%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 23,2%, de acuerdo 31,4%, totalmente de acuerdo 28,7%.

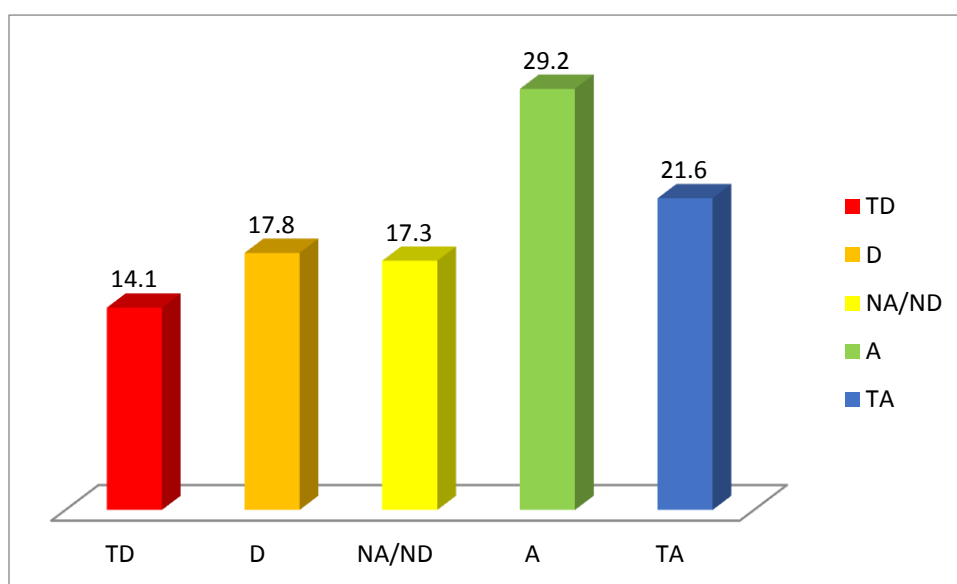
Tabla

15.-

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	26	14,1
D	33	17,8
NA/ND	32	17,3
A	54	29,2
TA	40	21,6
Total	185	100,0

Aplicación de tributos ambientales

Figura 21.- ¿Cree usted que con la aplicación de tributos ambientales se garantizará el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado?



Fuente: Del Autor

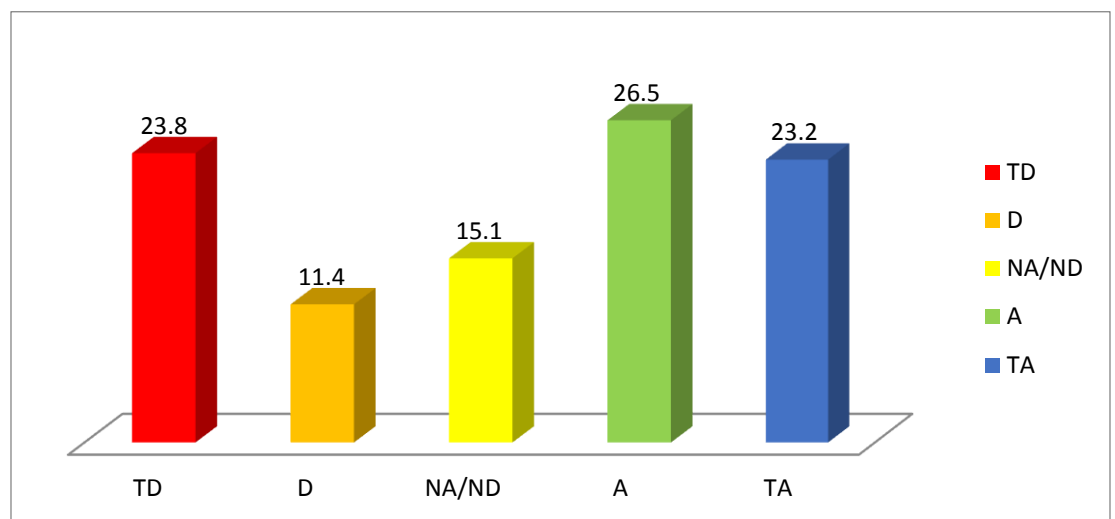
Descripción 9: Los resultados en función a si cree usted que con la aplicación de tributos ambientales se garantizara el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado, se tiene que: están totalmente en desacuerdo 14,1%, en desacuerdo 17,8%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 17,3%, de acuerdo 29,2%, totalmente de acuerdo 21,6%.

Tabla 16.- La aplicación de políticas tributarias

Descripción	Frecuencia	Porcentaje
TD	44	23,8

D	21	11,4
NA/ND	28	15,1
A	49	26,5
TA	43	23,2
Total	185	100,0

Figura 22.- ¿Cree usted que con la aplicación de políticas tributarias ayuda a mejorar el incremento de la recaudación tributaria y a la disminución de daños ambientales?



Fuente: Del Autor

Descripción 10: Los resultados en función a si cree usted que con la aplicación de políticas tributarias ayuda a mejorar el incremento de la recaudación tributaria y a la disminución de daños ambientales, se tiene que: totalmente en desacuerdo 23,8%, en desacuerdo 11,4%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 15,1%, de acuerdo 26,5%, totalmente de acuerdo 23,2%.

CAPITULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

a) Identificar si existen tributos en materia ambiental, nacionales y extranjeros.

Los resultados en función a si considera usted que en los daños ambientales se deben aplicar sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias se tiene que: totalmente en desacuerdo 2.2%, en desacuerdo 22.7%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 16.2%, de acuerdo 34.1%, totalmente de acuerdo 24.9%. (Figura 3)

Los resultados en función a si cree usted que los daños ambientales en la actualidad traen como consecuencias los cambios climáticos, se tiene que: están totalmente en acuerdo 5.9%, en desacuerdo 10.8%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 23.2%, de acuerdo 31.4%, totalmente de acuerdo 28.6%. (Figura 8)

De acuerdo a los resultados obtenidos se tiene que, los tributos en materia ambiental son instrumentos impositivos destinados a mejorar el medio ambiente a través de la influencia de las decisiones económicas de los seres humanos. Es por eso que es necesario que en nuestro país se busquen resolver los desequilibrios ambientales, los cuales son generados, por ejemplo, por la contaminación de aguas, la destrucción de la capa de ozono y la tala indiscriminada de árboles.

Para el autor Pizarro (2016). En su investigación titulada “*La tributación ambiental, un instrumento para reducir la contaminación generada por las empresas mineras en el Perú*”, para optar el título de Abogado de la Universidad Nacional Mayor de San Marco, en su conclusión primera expresa:

“En nuestro país el nivel de información que existe sobre la tributación ambiental es regular, por lo que es necesario realizar charlas dirigidas a los sujetos pasivos, personas físicas y sociedades mercantiles, a fin de que conozcan este nuevo tributo antes de querer implementarlo. Cabe indicar que según algunos estudios se ha podido comprobar que la aplicación de los tributos ambientales tiene un resultado positivo, por nuestro país, empezando por las empresas mineras, las cuales tributarían por la cantidad de contaminación que generen poniendo en práctica el principio de “quien contamina paga”, el cual produce un efecto positivo en la disminución de la contaminación y como efecto secundario ayudaría a aumentar la recaudación tributaria. También se podrían generar beneficios tributarios a aquellas empresas que mejoraran sus prácticas ambientales, como es la adquisición de tecnología limpia”. (p, 45 y 46)

De acuerdo a lo que plantea el autor la tributación ambiental se fundamenta la implementación de los mismos como mecanismo de protección ambiental, en donde se llega a la conclusión de implantar como un tributo con fines extra fiscales, es decir no siempre llegar a la recaudación, sino como herramienta para disminuir la contaminación.

b) Determinar los ilícitos ambientales, su normativa y legislación extranjera.

Los resultados en función a si considera usted que con la aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú, se ha obtenido un resultado de: totalmente en desacuerdo 5,9%, en desacuerdo 20.5%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 15.7%, de acuerdo 29.2%, totalmente de acuerdo 28.6%. (Figura 1)

Los resultados en función a si considera usted que los daños ambientales en el Perú son causados en su mayoría por empresas

industriales y transnacionales se tiene que: totalmente en desacuerdo 22.2%, en desacuerdo 22.2%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 15.7%, de acuerdo 17.3%, totalmente de acuerdo 22.7%. (Figura 6)

De acuerdo a los datos obtenidos en función a los ilícitos ambientales se tiene como problemas la ausencia de una política ambiental responsable en los delitos ambientales, así como la influencia de los intereses económicos en el Poder Legislativo ha determinado, desde mi punto de vista, dos grandes problemas a los operadores jurídicos que ejercen justicia en materia ambiental.

Para el autor Alva (2014). En su investigación titulada *“Fortalecimiento de la protección al ambiente y los recursos naturales en la Constitución Peruana de 1993”*, para optar el título de Abogado de la Universidad Privada Antenor Orrego, en su conclusión primera establece que:

“El fortalecimiento de la protección constitucional al ambiente y los recursos naturales, (al nivel de reconocerle derechos a la naturaleza), permitirá que el Estado garantice de manera eficaz y eficiente el disfrute del derecho fundamental del hombre a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de su vida, así como también el disfrute de otros derechos fundamentales como la vida, salud, etc. El reconocimiento de ambos derechos es decir tanto los del hombre como los de la naturaleza, no son derechos opuestos, sino complementarios.”
(p, 167)

Como bien expresa el autor en relación al ilícito ambiental en su gran mayoría son cometidos por agricultores y/o pescadores artesanales, personas de bajos recursos económicos y de bajo nivel de instrucción, donde las penas son más gravosas, y no es posible optar por el principio de oportunidad a pesar que existe un grave problema de tipicidad.

c) Determinar los bienes jurídicos que se ven afectados en función al delito de contaminación ambiental.

Los resultados en función a si cree usted que las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 18.9%, en desacuerdo 9.7%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 7.6%, de acuerdo 30.8%, totalmente de acuerdo 33.0%. (Figura 4)

Los resultados en función a si considera usted que en el Perú existe legislación que regule las políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 5.9%, en desacuerdo 11.9%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 23.2%, de acuerdo 29.2%, totalmente de acuerdo 29.7%. (Figura 7)

De acuerdo a los datos obtenidos se tiene que los bienes jurídicos en protección al daño que se puede generar por los ilícitos ambientales guardan una gran importancia en función a la protección de sus bienes principalmente aquellos que se encuentran en su clase económica dominante.

Alarcón (2012), En su investigación titulada *“¿Son los tributos ambientales una opción para la financiación de las HHPP? Reflexiones sobre la fiscalidad ambiental autonómica”*, de la revista Cuaderno Interdisciplinar de Desarrollo Sostenible, en su conclusión primera establece que:

“La tributación ambiental debiera constituir una parcela importante en todo sistema fiscal, complementando a la tributación sobre la renta y a la tributación sobre el consumo o circulación de bienes tesis que se asienta en la teoría del doble dividendo. Esto es consistente con el planteamiento de organismos internacionales como la OCDE y, en la

Unión Europea, por la Comisión quienes han señalado la necesidad de reducir la presión fiscal sobre las rentas del trabajo, lo que implicaría buscar otras fuentes de imposición, de tal forma que el estado del bienestar no peligre, siendo la fiscalidad ambiental una buena opción.” (p, 227)

De acuerdo a lo que plantea el autor los bienes que se deben tomar en cuenta para la protección de la vida, el cuerpo, la salud, integridad, la vivienda, la administración y jurisdicción son aquellos que estas resguardadas por la misma sociedad civilizada a través de sus legislaciones, pues la integridad del medio ambiente es una respuesta que el mismo gobierno debe generar con respecto al mantenimiento del medio ambiente.

d) Diseñar un Proyecto de Ley que incorpore el Tributo Medioambiental en la legislación vigente.

Los resultados en función a si considera usted que en la legislación peruana existen regulaciones de políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 22.7%, en desacuerdo 10.3%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 21.6%, de acuerdo 32.2%, totalmente de acuerdo 22.2%. (Figura 2)

Los resultados en función a si considera usted que las políticas tributarias se deben aplicar tanto a personas naturales como a personas jurídicas quienes son los principales causantes de daños ambientales se tiene que: totalmente en desacuerdo 7. 0%, en desacuerdo 9.7%, ni de acuerdo ni en desacuerdo 13.0%, de acuerdo 35. 7%, totalmente de acuerdo 34.6%. (Figura 5)

De acuerdo a los resultados obtenido se tiene que implementar la incorporación de un tributo medio ambiental con la finalidad de protección ambiental frente a los ilícitos, pues se tiene en consideración que hace falta algunas acciones específicas que asienten los principios básicos de esta tributación ecológica.

Suarez (2010), en su investigación titulada *“Tributos medio ambientales como alternativa para disminuir el índice de contaminación de Chimbote – Perú”*, para optar el grado de Doctora en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Trujillo, en su primera conclusión estable que:

“Del análisis de las teorías piguviano y cousiano, que permiten orientar las iniciativas legislativas en el tema de contaminación medioambiental y teniendo en cuenta que el medio ambiente es un recurso esencial para la vida humana, se requiere la aplicación de tributos medioambientales a las actividades contaminantes, que les permite disminuir progresivamente los índices de contaminación.” (p, 154)

De acuerdo a lo que plantea el autor en función a la implementación de un tributo ambiental, se tiene que se requiere de un sistema fiscal, el cual puede y debe ayudar a la consecución de los objetivos del desarrollo sostenible, pero sabiamente combinados y complementados con medidas sancionadoras, o económicas y coordinados con otras políticas.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

- a) Los impuestos ambientales son impuestos con potenciales efectos en el medio ambiente que promueven cambios de conducta y disuadir comportamientos dañinos al medio ambiente y/o que conlleven la disminución de recursos naturales. En otras palabras, dicho término sólo debe comprender a aquellos impuestos que tienen por objeto la protección del medio ambiente.
- b) La aplicación de un tributo ambiental como una política tributaria llega a implementarse como medida para la disminución de actividades industriales que degradan el medio ambiente, a fin de protegerlo y contribuir al desarrollo económico y sostenible del país, a través de la recaudación tributaria.
- c) En los últimos años y con la mayor conciencia internacional acerca del agravamiento de los problemas ambientales a escala global, respecto a la potencialidad de los impuestos ambientales como instrumento de política pública, éste fue ganando protagonismo en los principales foros de debate de los países en desarrollo. En América Latina, durante la última década se han registrado mayores impactos, experiencias y esfuerzos concretos en la materia. Sin embargo, la diversidad de instrumentos disponibles y las múltiples formas de implementación de los mismos han significado siempre una dificultad al momento de evaluar comparativamente la magnitud efectiva y potencial de este tipo de tributos en los distintos países de la región.
- d) El impuesto ambiental de contaminación vehicular es un instrumento jurídico de carácter correctivo, ya que impone a los sujetos

contaminadores la compensación por el daño generado al medio ambiente, obligándoles a pagar por su responsabilidad social.

- e) En los diversos países cada tributo medio ambiental está aplicado en su ámbito nacional, regional, provincial y municipal, en las cuales se implantan reformas fiscales para insertar medidas tributarias o incentivar algunas ya existentes.
- f) Cuando un impuesto ambiental es aplicado en concordancia a sus principios, además de reducir la contaminación y ahorrar recursos puede incidir en el cambio de conducta de los agentes que ocasionan la contaminación.
- g) La falta de aplicación de tributos ambientales afecta la vida, el ambiente sano y equilibrado, cuya administración y jurisdicción son resguardados por la misma sociedad.
- h) El proyecto de ley generado será de ayuda para poder proteger el medio ambiente, además de generar un ingreso tributario que procura el desarrollo económico y social del país.

CAPITULO VII

RECOMENDACIONES

- a) Al implementar los tributos ambientales el contribuyente tomará conciencia de la importancia del cuidado medioambiental, lo cual contribuye a vivir en ambiente sano y equilibrado.
- b) Incluir la evaluación de los efectos ambientales de las políticas económicas, en particular de gasto e inversión públicos. Ampliar las evaluaciones ambientales estratégicas (EAE) a la política energética y los planes de transporte, como herramienta de planificación de largo plazo.
- c) Invertir en el diseño y construcción de sistemas de transporte público eficientes y promover el uso de modos de transporte distintos al automóvil. Realizar esfuerzos por mejorar la calidad de los combustibles, con estándares cercanos a los de países de la OCDE. Promover incentivos económicos sobre la base del principio de quien contamina paga, con el fin de reducir las emisiones vehiculares y la contaminación atmosférica. Restringir aún más el ingreso de vehículos usados e instaurar normas de ingreso más estrictas para vehículos nuevos. Fiscalizar el cumplimiento de las normas de emisión de los vehículos y la aplicación de las revisiones técnicas del parque automotriz. Promover el chatarreo de vehículos viejos que todavía están en uso, como medida de reducir las emisiones de NOx.
- d) Al implementar los tributos ambientales, disminuirá el acto de contaminación del ecosistema, determinando conductas que puedan tener relevancia penal, logrando un desequilibrio del Estado.

- e) Ante la vulneración del derecho a un ambiente saludable, sería recomendable la aprobación de la propuesta legislativa que regule la contaminación vehicular en la legislación vigente para contrarrestar el daño ambiental, a través de un impuesto ambiental.
- f) Sería recomendable crear incentivos para los vehículos de alto cilindraje que tengan los motores en excelente estado y sanciones para los autos que contaminan en exceso.

ANEXOS

ANEXO N° 1: PROPUESTA LEGISLATIVA

La propuesta del Proyecto Ley se ha realizado teniendo como fundamentos la doctrina de los tributos medioambientales y los antecedentes de la legislación nacional e internacional, con la finalidad de regular la contaminación vehicular en la legislación vigente para contrarrestar el daño ambiental, conforme al siguiente proyecto de ley:

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS:

Con respecto a la Constitución Política del Perú, en su artículo 2º inciso 22), consagra “el derecho fundamental a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado que se traduce en la obligación de Estado así como de los ciudadanos de mantener aquellas condiciones indispensables para el desarrollo de la vida y procesos ecológicos”, en donde se llega a la conclusión de que el derecho de puede implantar como un tributo con fines extra fiscales es decir no siempre llegar a la recaudación sino tener como herramienta esto para aminorar la contaminación

Conforme a lo dispuesto en la Resolución Suprema N° 121-2010- JUS, del 21 de junio del 2010, la Procuraduría Pública Especializada en Delitos Ambientales, es la entidad encargada de defender los derechos e intereses del Estado en las investigaciones preliminares y/o preparatorias y procesos judiciales iniciados y por iniciarse por la comisión de delitos ambientales contemplados en el Título XIII del Código Penal.

Que, a través de los distintos acuerdos multilaterales como los asumidos en la última Conferencia Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, conocida como la Cumbre de Río en 1992, patrocinada por las Organización de las Naciones Unidas de la cual el Perú es signataria de todos sus acuerdos, y que demuestra el interés de instituciones como el Banco Mundial, la

Corporación Financiera Internacional, la Corporación Andina de Fomento, el Exim-Bank, las Naciones Unidas, los fondos contravalor y la cooperación técnica internacional de incluir la dimensión ambiental en la gestión del desarrollo.

Que, la productividad sustentable de nuestros recursos se ve amenazada sin un sistema de monitoreo permanente que asegure un nivel mínimo de calidad ambiental, a fin de lograr un equilibrio entre las demandas humanas de la base de recursos naturales, tanto de las generaciones futuras como de las presentes, y la capacidad del ambiente para satisfacer esas demandas, a fin de prever y evitar la existencia de impactos negativos sobre el desenvolvimiento de las actividades humanas y sobre el sistema ambiental.

Que, el desarrollo de la actividad turística se ve amenazada con el deterioro progresivo de la calidad ambiental, debido a que el alto valor de los recursos turísticos depende del alto nivel de conservación de los mismos, es importante así asegurar las condiciones que permitan mantener un alto valor de los recursos turísticos, es decir, mejorando las cualidades paisajísticas, evitando el deterioro del sistema ambiental, a través de emisiones de gases de vehículos, que conlleva al deterioro de los recursos turísticos, y optimizando el sistema de gestión ambiental comprometido con el desarrollo turístico.

Que, conforme al Decreto Supremo N° 047-2001-MTC y normas modificatorias, se establecen los Límites Máximos Permisibles de emisiones contaminantes para vehículos automotores que circulen en la red vial, vehículos nuevos a ser importados o ensamblados en el país y vehículos automotores usados importados, con la finalidad de proteger la salud de la población y garantizar el cuidado ambiental.

Que, según la Ley Orgánica de Municipalidades en su Título III, Capítulo I, artículo 62, "Corresponde a las Municipalidades, según el caso, planificar, ejecutar e impulsar a través de los organismos competentes el conjunto de acciones destinadas a proporcionar al ciudadano el ambiente adecuado para

la satisfacción de las necesidades vitales de vivienda, salubridad, abastecimiento, educación, recreación, transportes y comunicaciones."; y en su Capítulo II, artículo 65, inc. 3 "Velar por la conservación de la flora y fauna locales y promover ante las entidades respectivas las acciones necesarias para el desarrollo, aprovechamiento racional y recuperación de los recursos naturales ubicados en el territorio de su jurisdicción."

Que, según la Ley Orgánica del Ministerio Público en su Título III, artículo 70, "El Fiscal de la Nación velará por el respeto de los derechos de la persona, proclamados por el Título I, Capítulo I, de la Constitución."

La Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAM), en colaboración con otros organismos internacionales, ha establecido una clasificación de los impuestos ecológicos que comprende cuatro partes principales: los impuestos energéticos (principalmente sobre carburantes), sobre transportes, sobre la contaminación y sobre los recursos naturales". El deterioro del medio ambiente producto de la contaminación ambiental, es un tema que debe preocuparnos a todos y por lo tanto la convocatoria para hallar soluciones al problema debe ser lo más amplio posible. El medio ambiente y su deterioro tienen consecuencias más que significativa en 142 nuestras vidas; consecuencias de índole social, cultural, económicas y sobre todo de salubridad.

Conforme al artículo 67º de la Constitución Política del Estado, establece que: *"El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales."*

Respecto a la tributación medioambiental no se ha incluido una norma expresa en razón de las dudas que se pueden generar en torno a la posibilidad de proteger el medio ambiente. Pero, no se puede quedar fuera de regulación legal el régimen sancionador, que para este caso debe ser asumido por el Código Penal, estimándose como el más apropiado y eficaz, en lo que corresponda.

Por las razones expuestas, se propone incluir en la normatividad jurídica de la legislación nacional, las siguientes disposiciones:

ANÁLISIS DE LA APLICACIÓN DEL IMPUESTO AMBIENTAL DE CONTAMINACIÓN VEHICULAR:

A continuación, se presenta, reporte de vehículos menores adquiridos en Perú, desde los años 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, datos tomados de la Agencia Automotriz del Perú:

Tabla 17.- Reporte de Vehículos en Perú 2014 - 2018

Año	Nº Vehículos
2014	164.689
2015	157.546
2016	153.876
2017	163.708
2018	148.410
Total Elaboración propia	788,229

Fuente: Agencia Automotriz del Perú

El Impuesto verde se crea con la finalidad de reducir las emisiones de carbono provocadas, cobrándose por contaminación, mas no por circulación. La base imponible corresponde al cilindraje del motor del vehículo, expresada en centímetros cúbicos y a los que se multiplicará la tarifa de la siguiente tabla:

Tabla 18.- Base Imponible y Tarifa

Nº	Tramo Cilindraje – Automóvil	S/cc
1	Menor de 1800 cc	0.00
2	1801 – 2200 cc	0.10
3	2201 – 2500 cc	0.15
4	2501 – 3000 cc	0.20
5	3001 – 3500 cc	0.25
6	3501 – 4000 cc	0.30
7	Más de 4000 cc	0.35

Elaboración propia

Fuente: Agencia Automotriz del Perú

Debido a que, la aplicación de la base imponible no refleja el grado de contaminación generada por los automóviles, se incorpora el factor de ajuste que se considera es un porcentaje que relaciona el nivel potencial de contaminación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo considerado en la siguiente tabla:

Tabla 19.- Factor de Ajuste

Nº	Tramo de Antigüedad (años) - Automóvil	Factor
1	Menor a 5 años	0%
2	De 5 a 10 años	5%
3	De 11 a 15 años	10%
4	De 16 a 25 años	15%
5	Mayor a 25 años	20%
6	Híbridos	- 20%

Elaboración propia

Como se aprecia el factor de ajuste se acerca más a la finalidad del impuesto, ya que se les resta un 20% a los vehículos híbridos y conforme suben los años de antigüedad, sube el porcentaje de dicho factor.

SUNAT será el encargado de realizar la liquidación del impuesto en función de los parámetros anteriores aplicando la siguiente fórmula:

Tabla 20.- Fórmula

$$\text{IACV} = ((b - 1500) * t) (1+FA)$$

Donde:

IACV: Impuesto Ambiental de Contaminación Ambiental

b = Base Imponible (cilindraje en Centímetros Cúbicos)

t = Valor de Imposición Específica

FA = Factor de Ajuste

El Valor del Impuesto no podrá ser mayor al 30% del valor del vehículo, que conste en la base de datos de SUNAT, en el año que corresponda el pago del referido impuesto.

Como se aprecia el factor de ajuste se acerca más a la finalidad del impuesto, ya que se les resta un 20% a los vehículos híbridos y conforme suben los años de antigüedad. A continuación, se presenta, algunos ejemplos de aplicación:

Tabla 21.- Ejemplos de Aplicación del IACV

Vehículo	Año	Tipo	Cilindraje	Cálculo de IACV	Tarifa S/.
Nissan	1983	Automóvil	1850 cc	$((1800-1500) * 0,10)$ (1+20%)	36
Volkswagen	1998	Automóvil	2300 cc	$((2300 - 1500) * 0,15)$ (1+15%)	138

Toyota	2005	Automóvil	2500 cc	$((2500 - 1500) * 0,15)$ (1+10%)	165
Honda	2012	Automóvil	2200 cc	$((2200 - 1500) * 0,10)$ (1+5%)	105

Elaboración propia

FÓRMULA LEGAL

PROYECTO DE LEY QUE PROPONE INCORPORAR INCISO G) DEL ART. 6 Y CAPÍTULO VI, DEL DECRETO LEGISLATIVO Nº 776, LEY DE TRIBUTACIÓN MUNICIPAL

Artículo 1.- Objeto de ley:

La presente iniciativa legislativa tiene como objeto incorporar el inciso g) del Art. 6 del Decreto Legislativo Nº 776, Ley de Tributación Municipal, a fin reducir el uso de combustibles fósiles, para disminuir el índice de contaminación ambiental.

Artículo 2.- Incorporación del inciso g) del Art. 6 del Decreto Legislativo Nº 776, Ley de Tributación Municipal:

(...)

g) Impuesto Ambiental de Contaminación Vehicular.

Artículo 3.- Definición del Impuesto Ambiental de Contaminación Vehicular:

Es un gravamen que recae sobre el contenido de carbono de todos los combustibles fósiles, incluyendo todos los derivados de petróleo que sean usados con fines energéticos.

Hecho gravado: El Impuesto Ambiental de Contaminación Vehicular grava el monto sobre el uso de fuentes que expulsan dióxido de carbono.

La obligación tributaria se origina al momento de la compra del combustible fósil.

Artículo 4.- Sujetos de la Obligación Tributaria

- a) Sujeto Pasivo: Persona natural o jurídica que adquieran los combustibles fósiles o realicen retiros para su propio consumo.
- b) Sujeto Activo: La Superintendencia de Administración Tributaria, quien será el ente recaudador.

Artículo 5.- Base Imponible:

El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental ocasionada por los vehículos livianos de transporte terrestre debido a la emisión de CO₂, la cual produce efecto invernadero causante del calentamiento global.

Artículo 6.- Determinación de la Base Imponible:

- a) Estimación y declaración directa cuando las instalaciones incorporen sistemas de medición de las sustancias contaminantes emitidas.
- b) Estimación objetiva en los demás casos.
- c) De oficio por la Administración cuando el sujeto pasivo, incumpliendo las normas fiscales, hiciese imposible su determinación a través de las vías ordinarias previstas en la Ley.

Artículo 7.- Tasas del Impuesto

El Impuesto se calcula aplicando sobre la base imponible las tasas siguientes:

- a) Persona Natural: 5% del total del consumo de combustible fósil.
- b) Persona Jurídica: 8% del total del consumo del combustible fósil.

Artículo 8.- El monto que resulte de la aplicación del impuesto se distribuirá conforme a los siguientes criterios:

- a) 60% al Ministerio del Ambiente.
- b) 20% a la Municipalidad Provincial.
- c) 20% a la Municipalidad Distrital.

Artículo 9.- El ejercicio de acción penal contra la contaminación ambiental compete al Ministerio Público o a cualquier ciudadano que se sienta afectado.

Artículo 10.- Exenciones: Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, vehículos de propiedad de organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social, las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado, así como los vehículos de organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

Efectos de la Vigencia de la Norma:

La propuesta no colisiona ni afecta el orden constitucional o legal vigente, por el contrario, ayuda a reducir el uso de combustible fósil para proteger el bien jurídico ambiental frente al daño que se le puede ocasionar, determinando un tributo equitativo a la contaminación vehicular en beneficio de la población y enriquecerá la doctrina de las disciplinas jurídicas del Derecho Ambiental y Derecho Tributario.

Medidas Gubernamentales Accesorias

La implementación del Impuesto ambiental a la contaminación vehicular, debe estar apoyada con otras medidas gubernamentales que complementen y den fuerza a la medida impositiva que tiene por finalidad la protección el medio ambiente.

Por lo cual, se podría complementar con la Depreciación acelerada para inversiones en activos de tecnología limpia, donde el Estado como medida

impulsora para proteger el medio ambiente, debe incentivar de manera general la inversión en activos de tecnología limpia mediante la aplicación de un beneficio tributario de depreciación acelerada para activos que califiquen como de tecnología limpia con el objetivo de promover conductas ambientalmente responsables mediante modalidades de producción de bienes y servicios responsables con el medio ambiente.

Tratamiento Tributario

En el marco tributario, la propuesta de incorporación del mencionado Impuesto, serán tratados como un gasto deducible sujeto a límite, puesto que, en el contexto que los gastos erogados por las empresas industriales por el concepto del Impuesto ambiental propuesto fuesen totalmente deducibles, se generaría un incentivo perverso de no querer cambiar los modos de producción con tecnología limpia, ya que dichos gastos por el impuesto ambiental se deducirían en su totalidad a efectos del Impuesto a la renta como gastos por tributos, viendo el sujeto contaminador una manera de seguir generando un perjuicio al medio ambiente al ver la posibilidad de pagar un menor Impuesto a la Renta.

Los gastos por tributos dentro del límite permitido por el hecho de cumplir el principio de causalidad de generar rentas gravadas y/o mantenimiento de la fuente de riqueza son deducibles, siendo concordantes con el artículo 37º de la Ley del Impuesto a la Renta.

Análisis Costo Beneficio:

La presente propuesta no genera gasto para el Estado, ya que recibirá, a través de SUNAT el pago del impuesto ambiental de contaminación vehicular para que utilicen el medio ambiente o recursos ambientales para fines económicos, buscando mejorar la calidad de vida de las personas y protección de los ecosistemas que son básicos dentro del ámbito ambiental de cualquier país.

Conforme a la Tabla 22, se observa que el Perú tiene un parque automotor denso, el cual debería ser explotado, en beneficio poblacional y ambiental.

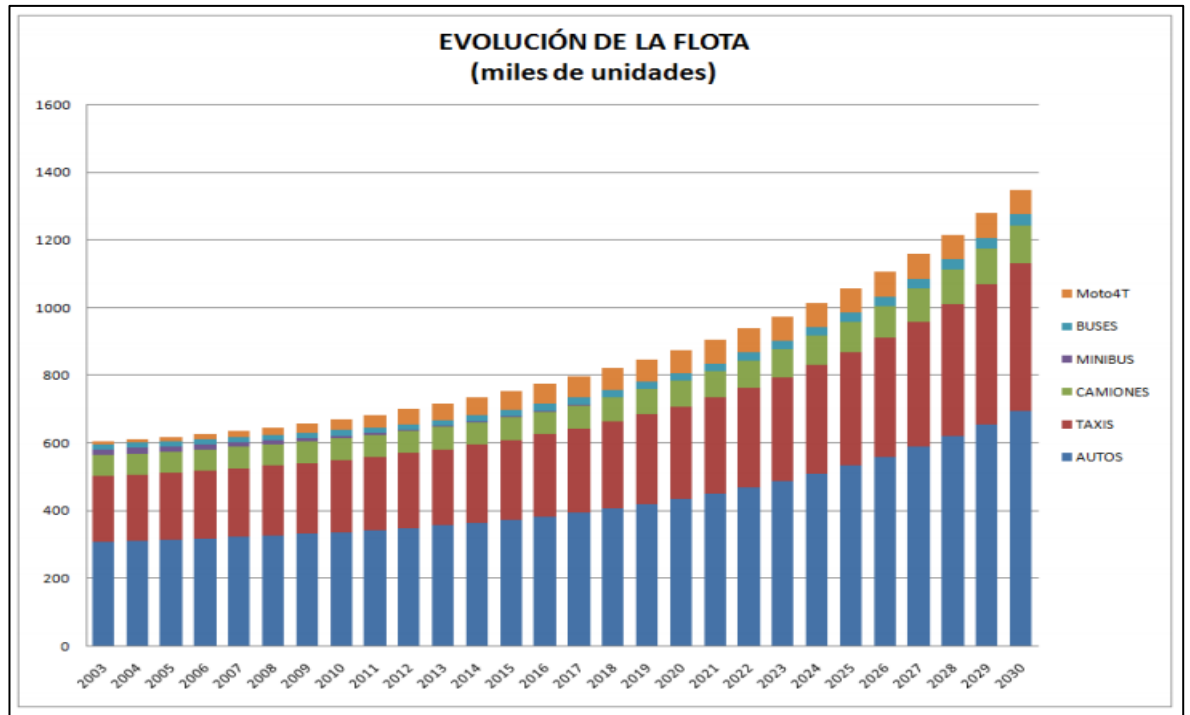
Tabla 22.- Parque Automotor Nacional Estimado por Clase de Vehículo según Departamento al 2016

Departamentos	CLASE DE VEHICULO									
	TOTAL	Automóvil	Station wagon	Camionetas			Ómnibus	Camión	Remolcador	Remolque Semirem.
				Pick-up	Rural	Panel				
TOTAL	2'661.719	1'167.041	403.193	283.479	365.316	43.387	80.119	213.155	43.604	62.425
Lima / Callao	1'752.919	807.529	284.251	163.793	236.502	31.006	50.441	116.601	29.520	33.276
La Libertad	190.073	77.440	21.459	25.037	18.382	1.372	7.105	21.208	4.548	13.522
Arequipa	187.929	89.335	14.236	21.353	27.142	1.989	5.099	16.853	4.804	7.118
Cusco	73.997	29.313	12.253	9.108	11.300	578	2.938	8.160	281	66
Lambayeque	68.261	30.741	5.908	9.192	9.418	1.034	1.348	8.088	572	1.960
Junín	67.049	22.296	12.308	8.749	9.715	295	2.139	9.231	881	1.435
Piura	55.060	23.771	4.922	10.378	7.915	400	1.280	5.503	518	373
Tacna	49.382	18.040	11.476	4.777	5.580	1.556	1.703	4.727	614	909
Puno	47.696	8.711	8.867	4.740	14.029	3.246	2.562	4.887	297	357
Áncash	33.542	14.484	5.472	4.009	5.555	235	940	2.415	199	233
Los demás	135.811	45.381	22.041	22.343	19.778	1.676	4.564	15.482	1.370	3.176

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Tal como se observa en la Figura 23, la evolución del parque automotor en Perú, se está desarrollando en forma creciente, lo que significa, que la recaudación del Impuesto Ambiental de Contaminación Vehicular incrementará progresivamente, debido al incremento de la base imponible (contaminación ambiental ocasionada por los vehículos livianos de transporte terrestre).

Figura 23.- Evolución del Parque Automotor en Perú



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Modelo Operativo

En la tabla 23, se describe el modelo operativo a seguir para la implementación del tributo ambiental propuesto.

Tabla 23.- Modelo Operativo

FASES	OBJETIVOS	METAS	ACTIVIDADES
Diseño y factibilidad	Aplicación correcta del Impuesto Ambiental.	Implementar el nuevo departamento, gerencia o unidad.	Reunión con alcaldes y autoridades de la ciudad.
Ejecución	Creación de una unidad de gases contaminantes.	Contar con oficina equipada y recurso humano.	Planificar el presupuesto. Compras, adquisiciones y contrataciones.
Fortalecimiento y Ampliación	Fortalecer y ampliar las metas y actividades.	Cumplir al 75% las acciones propuestas.	Implementar maquinaria y mano de obra para la construcción del nuevo departamento.
Valoración y Adaptación	Valorar los logros alcanzados.	Aplicar el impuesto a todos los vehículos.	Seguimiento y control a las actividades y

			funciones del departamento, gerencia o unidad, en el tiempo.
--	--	--	--

Elaboración propia.

Recaudación en Colombia, Ecuador y Chile:

A fin de tener una idea e ir conceptualizando la recaudación por el tributo en estudio, se muestra en la tabla 24, la recaudación en materia de tributo ambiental en los países de Colombia, Ecuador y Chile, como referente de ingresos tributarios ambientales para Perú.

Tabla 24.- Recaudación en Colombia, Ecuador y Chile

FASES	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Colombia: Montos recaudados por concepto de Impuesto Nacional a la Gasolina y Aceite Combustible para Motores en Colombia (Monto en millones de pesos colombianos)	-	-	2,736,574	2,980,885	3,420,121	9,137,580
Ecuador: Montos recaudados por concepto de Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular y número de vehículos matriculados (monto en dólares)	-	95,770,183	114,809,214	115,299.139	113,198,574	439,077,110
Chile: Impuesto a los Combustibles (monto en millones de pesos chilenos).	1,001,140	1,108,997	1,171,482	1,361,739	1,388,197	6,031,555

Elaboración propia.

N°	PREGUNTAS	TD	D	NA/ND	A	TA
----	-----------	----	---	-------	---	----

ANEXO 2: ENCUESTA REALIZADA

Mediante esta técnica de recopilación de datos se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada al trabajo de investigación que permitirá contrastar la variable dependiente con la independiente, los datos recogidos serán sometidos a presiones porcentuales para ser presentados como averiguaciones en forma de cuadro.

TD: Totalmente desacuerdo. D: Desacuerdo. NA/ND: Ni de acuerdo, ni en desacuerdo. A: De acuerdo. TA: Totalmente de acuerdo

01	¿Considera usted que con la aplicación de políticas tributarias de control ambiental disminuyen los daños ambientales en el Perú?					
02	¿Considera usted que en la legislación peruana existen regulaciones de políticas tributarias como herramientas de control frente a daños ambientales?					
03	¿Considera usted que en los daños ambientales se deben aplicar sanciones penales y sanciones de multa como medidas accesorias?					
04	¿Cree usted que las políticas tributarias ayudan a controlar y disminuir los daños ambientales?					
05	¿Considera usted que las políticas tributarias se deben aplicar tanto a personas naturales y a personas jurídicas quienes son los principales causantes de daños ambientales?					
06	¿Considera usted que los daños ambientales en el Perú son causados en su mayoría por empresas industriales y transnacionales?					
07	¿Considera usted que en el Perú existe legislación que regule las políticas tributarias como medida de prevención a los daños ambientales?					
08	¿Cree usted que los daños ambientales en la actualidad traen como consecuencias los cambios climáticos?					
09	¿Cree usted que con la aplicación de tributos ambientales se garantizara el derecho a vivir en un ambiente sano y equilibrado?					
10	¿Cree usted que con la aplicación de políticas tributarias ayuda a mejorar el incremento de la recaudación tributaria y a la disminución de daños ambientales?					

BIBLIOGRAFÍA

Alastuey Dobón, C. (2004). *El delito de contaminación ambiental* (art. 325.1 del Código Penal), Granada: Comares.

Arias Manzano, T. (2008). “¿Hacia un nuevo ordenamiento territorial? De la descentralización a la carta a competencias explícitas y obligatorias. El régimen autónomo descentralizado aprobado en Montecristi”. En: Ávila Santamaría, R.; Grijalva Jiménez, A.& Martínez Dalmau, R. (Ed). *Desafíos constitucionales La Constitución ecuatoriana del 2008 en perspectiva*. Quito: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

- Arredondo, García, Herrera, y Salinas (2011), *“Los estímulos fiscales como herramienta para la conservación ambiental en México”*. Observatorio de la Economía Latinoamericana, núm. 159. Disponible en: <http://www.eumed.net/cu>.
- Borrero Moro, C. (1999). *“La tributación ambiental en España”*. Madrid: Tecnos.
- Caro Coria, C. (1999). *“El derecho penal del ambiente: delitos y técnicas de tipificación”*, Lima: Gráfica Horizonte.
- cefp. (2015). *“Impuestos Ambientales en México y el Mundo”*. Nota Informativa. Disponible en: <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2015/enero/notacefp0022015>
- Diego González Ortiz (2013), *“El tributo”*, Universidad Jaime I. Castellón
- Ferre OLIVE Edgardo Héctor (2010), *“legislación ambiental y política tributaria”*, buenos Aires- Argentina.
- Flores Zavala, Ernesto, (1946), *“Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas”*, Ed. México D.F.
- García Caveró, P. (2014). *“Derecho penal económico”*. Parte general, 3.a ed., Lima: Jurista.
- García Caveró, Percy (2012). *“Derecho penal. Parte general”*, 2.a ed., Lima: Jurista.
- Gonzales, R. (2001). *“Recomendaciones para la caracterización del daño ambiental”* en Temas de Derecho Ambiental, Investigaciones Jurídicas.
- Heady, C. (2007), *“Opciones para el uso de recursos fiscales derivado de impuestos ambientales”*. Instituto Nacional de Ecología. Documento de trabajo
- inegi. (2014). *“Cuentas económicas y ecológicas de México”*. Boletín de prensa núm. 554/14. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/Boletines/Boletin/Comunicados/Especiales/2014/diciembre/comunica7.pd>.

- Lozano Cutanda Blanca, “*Derecho ambiental administrativo*” 9na edición, P. 409
- Manuel Ossorio, (2007), “*Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*”, Buenos Aires, Editorial Heliasta.
- Osterling Parodi, F Y Rebaza Gonzales A. (2015) “*Indemnizando la probabilidad: Acerca de la llamada pérdida de la chance o pérdida de la oportunidad*”. Recuperado de <bit.ly/2uPn5KD>.
- Pérez Moreno, «*Instrumentos de tutela ambiental*» recuperados de la página (<http://www.cica.es/aliens/gimadus/perez.html>).
- Prust, J. (2005). “*Impuestos ambientales en los países en desarrollo. En: Política fiscal y medio ambiente*”. Bases para una agenda común. Cepal. Recuperado de: eclac.org/publicaciones/xml/4/2334/CapituloIII.pdf
- Ramírez Cardona, (1985). “*Derecho tributario sustancial y procedimental*”, 3º edición, Temis, Bogotá.
- Rodríguez Luis Mateo, “*Análisis y crítica de un impuesto de ordenamiento moral*”, op. cit.
- Rosas Aniceto, Roberto Santillán, (1962) “*Teoría General de las Finanzas Públicas y el Caso de México*”. Escuela Nacional de Economía, México D.F.
- Silva Sánchez, J (1992). “*Aproximación al derecho penal contemporáneo*”, Barcelona: Bosch, 1992.
- Silva Sánchez, J. (1999). “*Delitos contra el medio ambiente*”, Valencia: Tirant lo Blanch.
- Vidal La Rosa Sánchez, M D, (2015) “*La reparación civil ex delito en los delitos de peligro abstracto*”, en Agora. Revista de Derecho, años IV-VI, n. 7 y 8.
- World Health Organization. Ambient air pollution: a global assessment of exposure and burden of disease. 1a ed. Ginebra: WHO; 2016.
- Yacolta, (2012), Daniel. (s/f). “*Tributos medioambientales: una necesidad en el Perú y el mundo*”. Recuperado de:

http://aeg.pucp.edu.pe/boletin/deinteres/boletin2/derecho1_yacolca.pdf